

TARTU ÜLIKOOLI  
ÕIGUSTEADUSKOND  
RAHVUSVAHELISE JA EUROOPA ÕIGUSE ÕPPETOOL

Erik Seim

EESTI RAUDTEEALASTE VÄLISLEPINGUTE KOOSKÕLA EUROOPA LIIDU  
TRANSPORDI- JA KONKURENTSIÕIGUSEGA RAUDTEEVEO-ETTEVÕTJA  
SEISUKOHALT

MAGISTRITÖÖ

Juhendaja: Urmas Volens, dr. iur.

TARTU 2013

## SISUKORD

1.	Sissejuhatus .....	4
1.1.	Magistritöö eesmärgid ja ülevaade .....	7
2.	Eesti raudteeturg .....	10
2.1.	Eesti Vabariigi transpordialased välissuhted ja –lepingud, kehtiv regulatsioon.....	13
2.1.1.	Eesti vabariik ja rahvusvahelised raudteetranspordi organisatsioonid .....	13
2.1.2.	Välislepingute ülevaade.....	15
2.1.3.	Koostööpõhimõtete kokkulepe .....	18
2.1.4.	NSVL jagamiskokkulepe.....	19
2.1.5.	SRÜ ühiskasutuskokkulepe .....	20
2.1.6.	Otseühenduse leping .....	21
2.1.7.	Ajutine piirikokkulepe .....	22
2.1.8.	Raudteeveo konventsioonid – SMGS ja CIM .....	25
2.2.	Eesti Vabariigi ametlik lähtekoht ja lahendused vedajale .....	29
2.2.1.	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi seisukohad .....	29
2.2.2.	Tehnilise Järelevalve Ameti seisukohad.....	31
2.2.3.	Konkurentsiameti seisukohad.....	35
2.2.4.	Vedaja regulatsioonide keskel .....	37
2.3.	AS Eesti Raudtee areng, viited välislepingutele ja Euroopa Liidu õigusele taasiseseisvumisaja erastamislaines ja edaspidi .....	41
2.3.1.	Erastamiskavad 1995-2001 ja as eesti raudtee areng .....	42
2.3.2.	Transpordi arengukavad: 1999-2006, 2006-2013, 2014-2020 .....	47
2.4.	Vahekokkuvõte .....	49
3.	Euroopa Liidu raudteeturg ja Euroopa Liidu pädevuste ulatus .....	51

3.1.	Euroopa raudteeturg .....	54
3.1.1.	Euroopa transpordireeglid .....	58
3.1.2.	Euroopa konkurentsireeglid.....	63
3.1.3.	Transpordist, konkurentsist ja välislepingutest .....	66
3.2.	Liidu õiguse ulatus liikmesriigi välislepingutele – ELTL art 351 .....	67
3.3.	Vahekokkuvõte .....	69
4.	Eesti ja Euroopa raudteeregulatsioonide järelused raudteeveo-ettevõtja seisukohast.....	71
4.1.	Probleemküsimusest lähtuvad järelused .....	71
4.1.1.	Eksperdi hinnang .....	72
4.2.	Lahendused raudteeveo-ettevõtjale.....	74
4.2.1.	Väline lahendus .....	74
4.2.2.	Siseriiklik lahendus.....	75
5.	Kokkuvõte .....	78
6.	Summary in English .....	80
7.	Kasutatud kirjandus .....	83

# 1. SISSEJUHATUS

Euroopa Liidu riikide raudteed ei ole kindlasti veel saavutanud enda täit potentsiaali.<sup>1</sup> Peaasjalikult rahvuslikest raudteemonopolidest haaratud mineviku tõttu on raudteed jätkuvalt kaotamas enda konkurentsieelist teiste transpordiviiside nagu lennu-, maantee- ja meretranspordile.<sup>2</sup> Euroopa Liit on oma aja jooksul kujundatud aluspõhimõtted viinud üle ka raudteesektorile, kus erinevate riiklike raudteemonopolide asemel soovitakse näha konkurentsivõimelist turgu mitmete teenusepakkujatega. Raudteetranspordi edu taastamise aluseks on Komisjoni hinnangul ühtse Euroopa raudtee ala (*single European rail area*) loomine, mille õigusliku raamistiku ning praktilise rakendamise tarvis on tehtud palju ettevalmistavat tööd.<sup>3</sup> Senist Komisjoni sekkumist iseloomustab püüd suurima võimaliku konkurentsi tekitamisele, lõhkudes seejuures rahvuslikke vertikaalselt integreeritud raudtee-ettevõtjaid, kes ikka veel naudivad enda *de jure* või *de facto* monopoli staatust.

Peamiselt parema tasuvuse, konkurentsireeglitele ja üldistele Euroopa tendentsidele vastamise eesmärgil on Euroopa raudtee-ettevõtted, igauks omal moel, restruktureerimise protsessis, mille raames püütakse Komisjoni rikkumismenetluse hirmus vertikaalselt integreeritud rahvuslikud raudteemonopolid ümberkujundada ning tuua ka raudteesektorisse turutingimused, avades seejuures võimaluse ka uutele ettevõtetele. Uued ettevõtted ja konkurents turul peaksid tagama raudteesektorile vajaliku innovatiivsuse ja investeringud, mis tõstaksid raudteede jätkuvalt langevat konkurentsivõimet teiste transpordiliikide ees.

Raudteesektor on jagatav kahe peamise valdkonna vahel – reisijatevedu ja kaubavedu. Lisaks tuleb Euroopa piires eristada Lääne-Euroopa raudteid Ida-Euroopa raudteedest. Seda peaasjalikult seetõttu, et raudteerööpmete laius on esimesel keskmiselt 1435mm ja teisel

---

<sup>1</sup> S. Kallas, "Europe's Railways: Connecting and Competing in the Future", avakõnena (*keynote speech*) ettekantud rahvusvahelisel raudteekonverentsil „The Last Mile towards the 4th Railway Package“ 24.septembril, 2012, Brüsselis, Belgias. Ingliskeelne kõnetekst arvutivõrgus: [http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/headlines/news/2012/09/railways-speech\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2012/09/railways-speech_en.htm) (05.05.2013)

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Vt ka Valge raamat „Euroopa ühtse transpordi tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas – KOM 2011, lk 144. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:ET:NOT> (05.05.2013)

1520mm. Pealtnäha pelgalt ehituslikul lähtekohal on siiski olulised õiguslikud ja majanduslikud tagajärjed erinevaid rööpmelaiusi kasutavatele riikidele, raudtee-haldajatele ning kasutajatele. Kui „1435 raudteel“ on praktikas prevaleerivateks dokumentideks Euroopa Liidu (edaspidi „EL“) ja OTIF-i normid, siis „1520 raudteel“ tuleb arvestada bilateraalsele riikidevaheliste lepingute ja OSJD regulatsioonidega. Esimesel juhul saab rääkida avatud turu põhimõtete pinnal loodud süsteemist, teisel juhul aga mitte.

Pärast AS EVR Cargo lõplikku eraldamist AS Eesti Raudtee kontsernist 2012. aasta lõpul teravnesid juba aastaid kestnud arutelud rahvusvahelise raudteekaubaveo korraldusest Eestis. Mitmed vanad küsimused tõusetusid taas. Millised ettevõtted saavad osaleda rahvusvahelise raudteekaubavahetuse protsessis? Millised alusdokumendid seda reguleerivad? Mis on nende dokumentide staatus Eestis, Euroopa Liidus ja kolmandates riikides? Kas Eesti on teinud kõik endast oleneva, et kehtestada Euroopa Liidu reegleid ja eesmärgid raudteetranspordis või transpordi arendamisel üldiselt? Teisisõnu, kas Eesti on läbinud Euroopa raudteede liberaliseerumise, avanud oma raudteeturud konkurentsile ja uutele raudteeveo-ettevõtjatele?

Esitatud küsimuste pinnalt viib teekond 90. aastate algusesse, mil Eesti Vabariik oli äsja taasiseseisvunud ja mitmed senised rahvusvahelised suhted vajasisid kiireid lahendusi erinevate kokkulepete näol. Lahendusi vajavate sektorite seas oli ka transport, seejuures rahvusvaheline raudteetransport, mille alalhoidmiseks sõlmis Eesti Vabariik mitmed siiani kehtivad välislepingud. Nendes välislepingutes sisalduv õigus iseloomustab hästi toona raudteeturgudel toimuvat – Lääne-Euroopas oli raudteeturgude liberaliseerumine alles algamas, kuid Ida-Euroopa raudteeturge valitsesid peaaesjalikult riikide käepikendusena toimivad „riigiraudteed“.<sup>4</sup> Lääne-Euroopa riigid liikusid Euroopa Liidu plaanidega kaasa ja tegelesid raudteeturgude liberaliseerimisega<sup>5</sup> – sõnastati ümber kaubanduslaseid konventsioone ja tehti ka ettevalmistusi liikmesriikide vaheliste tehniliste standardite ühtlustamiseks.<sup>6</sup>

Kui esimene mõjukam raudteeturge puudutav direktiiv võeti vastu 1991. aastal, siis sel ajal tehti Eesti poolel tööd endiste Nõukogude Liidu riikidega raudteealaste kokkulepete sõlmimiseks või

---

<sup>4</sup> Vt Euroopa raudteede lähiajaloo kohta 3. ptk.

<sup>5</sup> Esimene raudteeturge liberaliseeriv direktiiv 91/440/EMÜ tuligi just Eesti välislepingute sõlmimise ajal. Sellest ja teistest direktiividest edaspidi. Samas oli selleks ajaks Euroopa Liidu Kohus teinud mõned asjassepuutuvad otsused.

<sup>6</sup> Tehniliste standarditega tegeles intensiivsemalt nn teine raudteepakett 2004. aastal. Lääne-Euroopa olulisimat raudteeveo konventsiooni COTIF-it ja selle kaubaveoga tegelevat osa CIM-i muudeti 1999. aasta Vilniuse protokolliga märkimisväärselt, kusjuures muutused toimusid just paralleelselt Euroopa Liidu eesmärkidega avada raudteeturud raudteeveo-ettevõtjatele. CIM-i kohta vt 2. ptk.

nendega ühinemiseks. Nagu edaspidi selgub, iseloomustas neid dokumente riigiraudteede vaheliste eksklusiivtingimuste kehtestamine, kus lepiti kokku täpsed teenusstandardid ja hinnakujundus nii rahvusvahelise raudteeveo kui taara aspektist. Need välislepingud ja nendes kehtestatud rollid rakenduvad tänaseni ja nendega peavad arvestama kõik Eesti territooriumil rahvusvaheliste või ka kohalike<sup>7</sup> vedudega tegelevad raudtee-ettevõtted. Kuid mida teha siis, kui värskelt raudteeturule tulnud raudteeveo-ettevõtjale ei olegi justkui rahvusvahelises raudteekaubaveo protsessis rolli ettenähtud, sest vedaja õiguseid ja kohustusi pole kaubaveo ja taara kasutuse osas välislepingutes reguleeritud?

Tänase Eesti rahvusvaheline raudteekaubavedu toimubki vaatamata uute raudteeveo-ettevõtjate turule sisenemisele AS-i Eesti Raudtee ja tema endise tütarettevõtte kaudu, kuna riigiraudteest eraldiseisval vedajal puuduvad rahvusvahelistes kokkulepetes õigused ja kohustused. Kogu veoga seonduv dokumentatsioon koostatakse AS-i Eesti Raudtee nimel, sest tema on kaubaveoprotsessi läbiviija ja vastutaja Eesti territooriumil, seda isegi siis, kui AS-l Eesti Raudtee puudub veovõimekus, AS Eesti Raudtee toimib olemuselt kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja piirijaamast sihtjaama (sadamani) teostab vedu tegelikult teine raudteeveo-ettevõtte.

Euroopa Komisjon tellis raudteede ja liikmesriikide bilateraalsete lepingute teemadel kaks suurt uuringut.<sup>8</sup> Käesolev töö ei ole nende refereering, kuid siiski kasutab neis leiduvat analüüsi esitatud dokumentide pinnalt järelduste jõudmiseks. Teemasse süvenejal võib nimetatud uuringutest palju kasu olla, kuna nende raames tuuakse esile ja analüüsitakse nii Lääne-Euroopas kasutuses olevaid raudteealaseid reegleid, kui ka käesoleva töö jaoks olulisi Ida-Euroopa regulatsioone. Viimaste puhul saab üldistavalt öelda, et kõiki dokumente haldavate rahvusvaheliste raudteeorganisatsioonide<sup>9</sup> töö on olnud väga viljakas nii uute tehniliste kui kommertsalaste reeglite loomises, kui ka juba olemasolevatesse reeglitesse muudatuste sisseviimises. Sestap ei püüdle käesolev töö täielikkusele, vaid pühendub just minu hinnangul

---

<sup>7</sup> Tehnilised standardid 1520 mm raudteel tulevad jätkuvalt nõ idast – vt OSJD ja Raudteetranspordi Nõukogu kohta 2. ptk.

<sup>8</sup> **Colin Buchanan and Partners.** A study on the compliance of rail border traffic agreements with EU rail and competition legislation. 2005. Kättesaadav internetis: [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2005\\_compliance\\_rail\\_border\\_traffic.zip](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2005_compliance_rail_border_traffic.zip) (29.04.2013) (edaspidi nimetatud „2005. a uuring“). **M. P. Rafsendjani, C.-T. Stempfle.** Study of Compliance Regarding EU-Railway Law and OSJD-Railway Law. 2007. Kättesaadav internetis: [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007\\_03\\_compliance\\_railway\\_law.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_03_compliance_railway_law.pdf) (29.04.2013) (edaspidi nimetatud „2007. a uuring“).

<sup>9</sup> Antud juhul siis OSJD ja Raudteetranspordi Nõukogu.

peamistele dokumentidele. See muidugi ei tähenda, et magistritöös ei oleks püüeldud kõikehaaravuse suunal ja viiteid on ka paljudele teistele konkreetsest analüüsist väljajäävatele dokumentidele. Minu valiku aluseks oli esmalt kättesaadavus, teisalt see, kui palju üht või teist dokumenti igapäevases raudtee-alases töös kasutatakse. Arvuka reeglistiku seas tuli tähele panna ka kokkuleppe osalisi, adressaate ja objekte. Nimelt võis juhtuda, et lepinguosalisteks on osalisriikide valitsused, subjektideks (eelduslikult) nende halduses olevad raudteeadministratsioonid ja objektiks muu hulgas kohustus rakendada üldse kolmandat rahvusvahelise sisuga kokkulepet või konventsiooni. Sellisel juhul tõin välja just baaskokkuleppe ja vajadusel täpsustasin ka selle objektist olulisi elemente, mis võiksid töö järelduste tarvis olla vajalikud.<sup>10</sup> Esile toodava dokumendi kriteeriumiks oli ka selle eksklusiivsus, sest nt 2005. a uuringus võidi küll viidata kaudselt liikmesriikide täiendavatele bilateraalsele suhetele, kuid arvestades uuringu mastaapi – terve Euroopa raudteed ja liikmesriikide piirialased lepingud – siis ei olnud uuringu jaoks lihtsalt teostatav analüüsida üksikasjalikult kõiki Eesti ja endise Nõukogude Liidu bloki vahel sõlmitud lepinguid. Teisisõnu võib olla just huvitav lugeda neid väiksemaid, kuid siiski riikide tasandil kokku lepitud dokumente<sup>11</sup> ja kriitilise konteksti saamiseks vaadata kõrvale uuringutes välja toodud kokkuleppeid. Vaatamata kokkulepete osapoolte arvule, osatähtsuse kaalule või nt 2005. aasta uuringus väljatoomisele või mitteväljatoomisele, oli nende magistritöö problemaatika aspektist kriitiline osa reguleeritud sarnaselt – kõik problemaatilised dokumendid viitavad selle loomise aja või geograafilise piirkonna iseärasustele, mis sisuliselt väljendub raudteeveo-ettevõtja väljajätmises.

## **1.1. MAGISTRITÖÖ EESMÄRGID JA ÜLEVAADE**

Käesolev magistritöö keskendub küsimusele, kas Eesti Vabariigi 90. aastatel sõlmitud välislepingud ja nendest tulenevad regulatsioonid vastavad Euroopa Liidu raudteeturu liberaliseerimise poliitikale ning loovad pinnase uutele vedajatele rahvusvahelise raudteeveo turuga ühinemiseks. Selle küsimuse lähtekohaks on Eesti-Vene vahelisel raudteel toimuv

---

<sup>10</sup> Vt nt Otseühenduse leping ja Ajutine piirikokkulepe edaspidi.

<sup>11</sup> Vt nt SRÜ jagamiskokkulepe, otseühenduse leping, ajutine piirikokkulepe või SMGS-i erisuste kokkulepe.

naftatransiit<sup>12</sup> ja sellega seotud raudteeturud, vedajad, infrastruktuuri-ettevõtjad ja peamised riigiasutused. Selleks süvenen ülal esitatud kriteeriumite valguses Eesti raudteevaldkonna välislepingutesse, esitan neist selle iseloomuliku ja samas ühise, läbiva karakteristiku raudteeveo-ettevõtja osas; arutlen ka kahe peamise raudteekaubavedu reguleeriva konventsiooni (SMGS ja CIM) erisuste üle; selgitan Eesti riigiasutuste lähtekohti; kirjeldan rahvusvahelisi raudteeorganisatsioone ja nendega seotud dokumente; annan ülevaate riigi erastamiskavadest ja AS-i Eesti Raudtee kujunemisest; esitan Euroopa Liidu peamised seisukohad liikmesriigi transpordireeglite ja välislepingute osas. Lõpuks analüüsin töös esitatud materjali tervikus, mille puhul rakendan ka mainitud uuringute järeldusi.

Magistritöö ülesehitus on järgmine:

- 2. peatükis kaardistan Eesti raudteeturgu: teen tagasivaate 90. aastatesse ja refereerin valitud probleemseid välislepinguid; selgitan riigi vastavaid seisukohti ning esitan AS-i Eesti Raudtee kujunemisloo koos Eesti raudteealaste plaanidega;
- 3. peatükis kaardistan Euroopa raudteeturu tasandit: vaatan Euroopa raudteede arengut koos seda saatvate regulatsioonidega; arutlen transpordi- ja konkurentsioiguse vahekorra üle; selgitan liidu pädevust liikmesriigi välislepingute osas; esitan asjassepuutuvad sätted valitud regulatsioonidest;
- 4. peatükis analüüsin kokkuvõtvalt eelnevates peatükkides uuritud regulatsioone ja pakun välja lahendused vedaja seisukohalt.

Raudteevaldkonnast pole Eesti õiguskirjanduses palju räägitud, kui üldse. Vaatamata raudteekaubanduse osatähtsusele Eesti kaubanduses ja kaubandussuhetes, ei ole kehtiva regulatsiooni mõjust uutele raudteeveo-ettevõtjatele Eestis palju kirjutatud. Lisaks Ott Koppeli 2006. aasta artiklile Eesti raudteepoliitika vastavusest Euroopa transpordipoliitikaga<sup>13</sup> leidsin veel vaid mõned Juridica artiklid,<sup>14</sup> mis ei tegelenud otseselt välislepingute ja vedajate vahelise

---

<sup>12</sup> Seega reisijateveoga seonduv jääb magistritööst välja. Samas Euroopa Liidu tasandil võetakse rahvusvahelise reisijateveo reguleerimist ning arendamist väga tõsiselt, seega ka see on oluline teema, mis paraku ei mahu selle magistritöö raamidesse.

<sup>13</sup> **O. Koppel.** Estonian rail transport policy: cohesion with the European Union transport policy. 2006 (täiendavad andmed puuduvad). Kättesaadav internetis: [http://www-1.mtk.ut.ee/varska/2006/2\\_Sektoraalne/Koppel.pdf](http://www-1.mtk.ut.ee/varska/2006/2_Sektoraalne/Koppel.pdf) (05.05.2013)

<sup>14</sup> Näiteks Diana Nõukase 2004. aasta artikkel analüüsis ohtlike kaupade veo kitsaskohtade üksikasju. Vt **D. Nõukas.** Ohtlike kaupade vedu. Juridica, 2004, nr 9, lk 625-635. Täiendavalt räägiti raudteedest ka erastamisega seotud



olukorraga. Magistritöö struktuur ja rõhuasetused on loomulikult avatud kriitikale, kuid nõnda nägin seda mitmeülbalist valdkonda mina.

Raudteetransport on igapäevane ja pidevalt arenev valdkond, nii Eestis kui mujal maailmas. See on samas üdini praktiline, sestap on võib-olla senine akadeemiline lähenemine raudteedele veidi viibinud. Loodan, et see töö avab järgmise lehekülje Eesti raudteeõiguse uurimisel ning sütitab juriste selle valdkonnaga rohkem ka akadeemilisel tasandil tegelema.

Töö valmimise juures tänan esmalt oma juhendajat Urmas Volensit, kes aitas sellest kirjust valdkonnast, tihedast probleemide võrgustikust ja mitmest võimalikust lähtekohast üles leida magistritöö probleemküsimuse; teiseks oma tööandjat ja kolleege, kellega koos töötades sain raudteevaldkonnaga lähemalt tutvust teha ja igapäevastele küsimustele lahendusi otsida. Lisaks tänan ka kõiki asutusi, ettevõtteid, kus olen saanud võimaluse oma juriidilisi teadmisi praktika näol proovile panna.<sup>15</sup> Saadud kogemustepagas on minu jaoks hindamatu ning väljendub ka käesolevas töös.

Seal, kus algab raudtee, ei lõppe mõistus.

---

artiklites (nt **K. Merusk**. Avalike ülesannete eraõiguslikele isikutele üleandmise piirid. *Juridica*, 2000, nr 8, lk 499-507.)

<sup>15</sup> Eraldi tänan M.Tiimanit, M.Lindi ja T.Tuulikut, kes koos ülejäänud advokaadibüroo perega mind ühel töökal suvel soojalt vastu võtsid ning kellega koos sain konkurentsioigust praktiseerida. Nende kogemus ja teadmised aitasid suunata minu tähelepanu ka mitmetele käesolevas töös arutletud raudtee ja konkurentsioiguse vahelistele nüanssidele.

## 2. EESTI RAUDTEETURG

90. aastate alguses Vabariigi Valitsuse poolt sõlmitud välislepingutest alates on võimalik välja tuua raudteel erilises staatuses tegutsevaid õigussubjekte. Peaasjalikult on selleks subjektiks olnud Eesti Raudtee ja selle kontserniga seotud ettevõtted. Seega lisandus pärast 2009. aasta jagunemist eriõigusi omavate ettevõtete nimistusse ka AS EVR Cargo. Kui 90. aastate alguses tegutses raudteeturul tõepoolest vaid üks vertikaalselt integreeritud raudtee-ettevõtte, siis tänast Eesti raudteeturgu iseloomustab aga raudtee-ettevõtjate paljusus. Siiski lepiti Eesti Vabariigi nimel just 90. aastatel kokku, millised õigused ja kohustused rahvusvahelise raudteekaubavahetuse tasandil kehtivad. Toonased kokkulepped omavad mõju tänini, vaatamata kahetuhandendatel lisandunud uutele raudtee-ettevõtjatele ja ettevõtjate paljususest tingitud turu uutele vajadustele seadusandluse raames.

Nagu sissejuhatuses ilmnes on raudteega seonduv üsna kirju, käesoleva magistritöö fookusseerivaks jõuks on Eestis tegutseva rahvusvahelise kaubavedaja vaatepunkt. Selleks et arutleda sissejuhatuses kirjeldatud Eesti-Vene piiril toimuva üle, tuleb esmalt teha põgus rännak läbi Eesti raudteeturu lähiajaloo. Selle peatüki rõhuasetus on Eesti Vabariigi poolt 90. aastate alguses sõlmitud välislepingutel ja neist tulenevate õiguste ja kohustuste analüüsil läbi raudteel tegutseva vedaja vaatepunkti. Välislepingute ja nende problemaatilisuse juurest tänase Eesti igapäevase rahvusvahelise raudteetranspordi keskkonnas viib aga teekond Euroopa tasandini, kus välislepingute problemaatilisus avaldub ka Euroopa Liidu üldiste põhimõtete elluviimisele ja reeglite rakendamisele vastu töötamises. Sellest räägib 3. peatükk.

Käesoleva peatüki eesmärgid on:

- kaardistada Eestis kehtiv regulatsioon vedaja seisukohast;
- tuua välja Eesti raudteeinfrastruktuuri reguleerijaks kujunenud rahvusvahelised raudteeorganisatsioonid, esitada magistritöö problemaatikat illustreeriv osa välislepingutes ja nendega seotud ametlikud seisukohad;
- anda ülevaade Eesti Raudtee kui õigussubjekti arengust 90. aastate erastamislainest 2013. aasta alguseni, täiendades seda Vabariigi Valitsuse asjakohaste plaanidega.

Esimene tagasivaade 90. aastate algusesse tuleb läbi rahvusvaheliste suhete prisma. Nimelt sõlmis Eesti Vabariigi valitsus mitmed välislepingud, millega määrati selged rahvusvahelist raudteekaubavedu puudutavad õigused ja kohustused nt raudteepiirijaamade ja veeremi kasutamisel, sellega seotud dokumentatsiooni vormistamisel, vastavatesse rahvusvahelistesse andmebaasidesse kannete tegemisel ja kogu tegevusega kaasneva vastutuse kandmisel. Need välislepingud ongi käesoleva magistritöö problemaatika keskmes, sest neis sätestatu avab konflikti tänapäeva liberaliseeritud turul tegutseva raudteeveo-ettevõtja ja taasiseseisvumiseajast pärit õigustloovate aktide pinnal tegutsevate riigiettevõtete vahel.

Olgu märgitud, et välislepingutes sisalduvaid õiguseid ja kohustusi võiks ja peaks analüüsima läbi mitme erineva rõhuasetuse, seejuures nende vastavust nt lepinguõiguses tunnustatud põhimõtetega. Eraldi uurimusteemana väiks käsitleda ka nt välislepingutes ja SMGS-is sätestatud kohustuste kattuvust ja vastuolusid. Käesoleva magistritöö raames piirdun siiski vaid lepingutes määratletud rollide ehk õigusi ja kohustusi kanda saavate isikute esile toomisega, sest õiguste ja kohustuste realiseerimisel tuleb määratleda ka nende kandjad – antud juhul jäetakse esmapilgul vedaja sellest ringist välja.

Nagu allpool selgineb, saab rahvusvahelises kaubaveos Venemaaga osaleda läbi mitme vedu puudutava ülesande. Need ülesanded on seotud kauba ja taara üleandmise ning selle kompleksse protsessiga seotud kohustuste täitmisega. Mitmetele võimalikele rollidele<sup>16</sup> vaatamata ei nimeta aga ei välislepingud ega SMGS „vedajat“ ega sätesta talle järelikult ka ülesandeid. Õigused ja kohustused jagatakse riigi esindajate ja konkreetselt „raudteede“ vahel.<sup>17</sup> Tõepoolest esineb ühes välislepingus „agendi“ või „raudtee agendi“ mõiste, mis jätab laiendavalt tõlgendades võimaluse kaasata protsessi ka vedaja.<sup>18</sup> See ei tähendaks siiski iseseisvat tööprotsessis osalemist, vaid tegu oleks raudtee egiidi all tegutsemisega, mille puhul jääks lõplik vastutus toimuva eest ikkagi raudtee(de)le.

---

<sup>16</sup> Raudteel teostatava veo puhul võib eristada näiteks järgmisi rolle: kaubasaatja-, saaja, kaubaomanik/trader-vahendaja, vedaja, raudteeinfrastruktuuri haldaja, ekspediitor, taara omanik ja/või vagunioperaator, (vahe)ladustaja, piiri- ja tolliametnik, tolliagent, pakendisse laadija, tehniliste ja/või kommertsülevaatuste teostaja, printsipaal ja teised tolliprotseduuridega seotud staatuste valdajad (volitatud kaubasaatja, volitatud kaubasaaja, aktsiisiladu, vabaladu), pangad (nt taara omaniku või printsipaali üldtagatise granadina) jne. Osa rolle võidakse teostada ka nt alltöövõtu raames, sõltuvalt erinevaid osapooli siduvatest lepingutest.

<sup>17</sup> „Raudtee“ mõistest edaspidi, vt 2.1. jj alapeatükid.

<sup>18</sup> Ajutine piirikokkulepe § 35.

Allpool esitatuga soovin viidata tõsiasjale, et vastavalt välislepingutele ja sellest tuletatud kehtivale korrale on ainuke rahvusvahelist raudteekaubavedu teostav subjekt AS Eesti Raudtee ja ülejäänud isikud juba tegutsevad või saavad tegutseda vaid AS Eesti Raudtee volituse alusel. Millises vormis see volitus väljendub on iseküsimus.

Selle ainuõigusena määratletava staatuse pälvis AS Eesti Raudtee (toona veel riigiettevõtte Eesti Raudtee) endale ajal, mil Nõukogude Liit lagunes ja Eesti Vabariigi nimel oli rahvusvaheliste majandussuhete säilitamise eesmärgil vaja kiiresti tegutseda. Olgugi et edaspidi võib Eesti Vabariigi erinevatest erastamiskavadest välja lugeda eesmärke nagu infrastruktuuri ettevõtjate monopoolse seisundi vähendamine, konkurentsiolukorra loomine ja edendamine, vastavate raudtee-alaste Euroopa Liidu reeglitega kooskõla saavutamine, siis tänaste vedajate kahjuks ei vormistatud neid eesmärke 90. aastate alguses sõlmitud välislepingutesse. Samas ei saa ka toona tegutsenud valitsust milleski süüdistada – eraettevõtlus oli alles uuesti tekkimas, konkreetselt raudtee all oli nähtud ja nähti aastaid ka edaspidi kui ühte vertikaalselt integreeritud süsteemi. Vähemalt Ida-Euroopas ja üldiselt endistes Nõukogude Liidu riikides ei eristatud kaubaveo protsessi ja vedajaid infrastruktuuri haldamisest nagu seda tehakse praegu.<sup>19</sup> Kuigi ühest erastamiskavast võis lugeda välja teadlikkust välislepingutest tulenevatest potentsiaalsetest ohtudest raudteeturule.<sup>20</sup>

Siiski ei välista negatiivse sedastamine olukorra parandamist nüüd. Selleks et väita välislepingutes sisalduva vastuolulisust Eesti ja Euroopa raudteeturge puudutavate eesmärkide ja kehtivate regulatsioonidega, tuleb esmalt esitada välislepingutes sisalduv võimalikult täpselt ja vaadelda seda informatsiooni koos nii toonase kui tänase reeglistikuga.

---

<sup>19</sup> Hetketrendid Euroopas viitavad erinevate infrastruktuuri ettevõtete jätkuvalle „lahti harutamisele“ (ing kl *unbundling*). Hea näide on energiaturgude avamine vabale konkurentsile või konkreetselt Eestis toimuv debatt AS-st Eesti Energia jaotusvõrgu eraldamise osas (vt nt XII Riigikogu majanduskomisjoni esimehe Kaja Kallase arvamus „Jaotusvõrgu eraldamine“ tema blog-leheküljel. Kättesaadav internetis: <http://kajakallas.wordpress.com/2013/04/08/jaotusvorgu-eraldamine/> (25.04.2013))

<sup>20</sup> Vt Vabariigi Valitsuse 8. märtsi 1996. aasta korralduse nr 240-k „Riigiettevõtte Eesti Raudtee arengukavast aastateks 1996–2000“. Täpsemalt edaspidi.

## **2.1. EESTI VABARIIGI TRANSPORDIALASED VÄLISSUHTED JA – LEPINGUD, KEHTIV REGULATSIOON**

Käesolevas alapeatükis teen esmalt ekskursi välislepinguid puudutavate rahvusvaheliste organisatsioonide juurde, seejärel käsitlen taasiseseisvumisaja raudteetransporti puudutavaid välislepinguid endid, milles sätestud õigused ja kohustused, nende õiguspäraseks adressaadid ja johtuvad tõlgendused ongi magistriöö keskmes. See ülevaade Eesti-Vene raudteepiirijaamu ja raudteekaubavedu puudutavatest välislepingutest kinnitab AS-i Eesti Raudtee erilist ja konfliktset staatust teiste raudtee-ettevõtjate ees.

Välislepingute alapeatükile järgnevas alapeatükis käsitlen konkreetselt AS Eesti Raudtee õigussubjekti arengut ja esitan riigi erastamiskavadest ning transpordi arengukavadest välislepingute probleemset puudutava. Seejärel analüüsin kokkuvõtlikult välislepingutes sisalduvat koos viidetega tänaseks toimunud arengutele ja nende tagamaadele, et omakorda liikuda edasi 3. peatüki juurde, kus annan ülevaate Euroopa Liidu kehtivast õigusest probleemsete välislepingute kontekstis.

### **2.1.1. EESTI VABARIIGI JA RAHVUSVAHELISED RAUDTEETRANSPORDI ORGANISATSIOONID**

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (edaspidi nimetatud ka „MKM“) kodulehel on loetletud järgnevad organisatsioonid rahvusvahelise raudteeorganisatsiooni nime all:

- A. Raudteede Koostööorganisatsioon asukohaga Varssavis (OSJD)
- B. Raudteede Rahvusvaheline Föderatsioon (UIC) asukohaga Pariisis
- C. Euroopa Raudteede Ühendus (CER) asukohaga Brüsselis
- D. SRÜ riikide raudteede Nõukogu asukohaga Moskvast

E. Rahvusvahelise Raudteevedude Valitsusevaheline Organisatsioon (OTIF) asukohaga Bernis<sup>21</sup>

Välisministeeriumi kodulehel MKM-i valitsemisalasse kuuluvate rahvusvaheliste organisatsioonide nimistus on leitavad vaid OSJD ja OTIF.<sup>22</sup>

Kuigi Eesti on ühinenud ka rahvusvaheliste organisatsioonide UIC, CER ja OTIF-ga, siis nende organisatsioonide mõju on enamjaolt just „1435mm“ raudteedele ning ei oma antud töö raames nii suurt mõju. Lisaks on nende organisatsioonide õigusloome tugevalt mõjutatud Euroopa Liidu vastavatest reeglitest, mis tulevad omakorda järgmises peatükis aruteluks.<sup>23</sup> Seega on hetkel oluline selgitada just Raudteede Koostööorganisatsiooni ja Raudteetranspordi Nõukoguga seonduvat.

Raudteede Koostööorganisatsioon (*Организация сотрудничества железных дорог*) on rahvusvaheline raudteede organisatsioon, mis hõlmab endas Euroopa ja Aasia transpordiga seotud ministeeriume. Raudteekaubaveo vaatepunktist on Eesti Vabariik ühinenud järgmiste rahvusvaheliste lepetega: Rahvusvaheline raudteekaubaveo kokkulepe (SMGS), Kokkulepe raudtee rahvusvahelises ühenduses vagunite kasutamise eeskirja kohta (PPV)<sup>24</sup> ja Kokkulepe rahvusvahelise raudtee kaubaveo transiitariifiga ühinemise kohta (ETT). OSJD tegevust juhib Komitee ja selle organisatsiooni otsused võetakse vastu Ministrite Nõukogu istungjärgul, seejuures tehnilisi küsimusi ja soovitusi Ministrite Nõukogule käsitab Raudteede peadirektorite konverents.<sup>25</sup>

Raudteetranspordi Nõukogu (*Совет по железнодорожному транспорту*) all tuleb silmas pidada 1992. aastal kokku kutsutud organisatsiooni, mille ülesandeks oli tuua Nõukogude Liidu

---

<sup>21</sup> Vt <http://www.mkm.ee/7537/> (29.04.2013). Viidatud MKM-i lehel on OTIF-i osas märgitud ühinemise staadiumis olemist. Siiski viidatud lehel konkreetselt OTIF-i infost (vt <http://www.mkm.ee/8164/> (29.04.2013)) võib välja lugeda, et Eesti ühines 1. jaanuaril 2009. aastal. Seda kinnitab ka OTIF-i kodulehekülg (vt <http://www.otif.org/en/about-otif/list-of-member-states.html> (29.04.2013)) ja COTIF-i (Rahvusvahelise raudteeveo konventsioon – RT II 2004, 13, 52) jõustumise kuupäev. COTIF kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/755290> (29.04.2013).

<sup>22</sup> Vt Välisministeeriumi kodulehekülg: <https://www.riigiteataja.ee/akt/755290> (29.04.2013)

<sup>23</sup> Vahemärkusena võib siiski tuua välja nt ühe OSJD ja UIC seose. Nimelt kui vedaja soovib saada SMGS-i Lisasse 19 enda nime märgitud kui SMGS-i raames pretensioone menetleda võib ettevõtte, siis peab MKM-le avalduse esitamisel näitama ära ka enda rahvusvahelise vedaja koodi, mille saab just UIC-lt.

<sup>24</sup> Vt „Правила пользование вагонами“, kättesaadav RŽD kodulehelt: [http://doc.rzd.ru/doc/public/doc?STRUCTURE\\_ID=704&layer\\_id=5104&id=4060#6284](http://doc.rzd.ru/doc/public/doc?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=4060#6284) (05.05.2013)

<sup>25</sup> Vt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kodulehekülg: <http://www.mkm.ee/8750/> (29.04.2013). Vt lisa OSJD kodulehelt: <http://osjd.org/> (29.04.2013).

lagunemisel tekkinud riikide raudteed ühe koordineeriva üksuse alla. Nõukogu eesmärk oli säilitada ja arendada rahvusvahelisi raudteetranspordialaseid suhteid. Organisatsiooni raames on Eesti kokku leppinud SRÜ Raudteenõukogu raames teatud erisuste rakendamiseks kauba- ja reisvedudel SMGS ja SMPS rakendamisel, mis loovad vedudeks soodsamad tingimused – just neid kokkulepped käsitlengi järgnevas alapeatükis. Otsused võetakse vastu Nõukogu istungjärgudel, mis toimuvad 2-3 korda aastas.<sup>26</sup> Täna juhib Raudteetranspordi Nõukogu selle nõukogu esimees Vladimir Jakunin, kes on ühtlasi ka Venemaa Raudtee tegevdirektor.<sup>27</sup>

Käesoleva töö kontekstis on rõhuasetus põhiliselt just nende organisatsioonidega seotud välislepingutel. Samas võttes arvesse nende organisatsioonide tegevuse raames välislepingute pinnalt välja antud ja Eesti raudteeturul hetkel kasutuses olevaid reegleid,<sup>28</sup> siis tasub peatuda viivuks ka nende organisatsioonide enda „rahvusvahelisuse“ juures. Sellest lähemalt 4. peatükis.

## 2.1.2. VÄLISLEPINGUTE ÜLEVAADE

16. novembril 1988. aastal võttis toonase nimetusega Eesti Nõukogude Sotsialistliku Vabariigi Ülemnõukogu vastu deklaratsiooni Eesti NSV suveräänsusest, millega rõhutati Eesti iseotsustamisõigust kuni konstitutsioonilise otsustamiseni välja.<sup>29</sup> Erinevad taasiseisvumist toetavad aktid ja segased poliitilised sündmused Venemaal andsid Eesti Vabariigi Ülemnõukogule võimaluse kuulutada 20. augustil 1991. aastal Ülemnõukogu otsusega „Eesti riiklikust iseseisvusest“ välja Eesti iseseisvus.<sup>30</sup> Selle otsuse pinnalt jõuti peatselt ka 28. juunil 1992. aastal jõustunud põhiseaduseni.

Eesti Vabariigi valitsuse ja Vene Föderatsiooni valitsuse vahel sõlmiti Moskvas 21. septembril 1992. aastal järgmine kokkulepe:

---

<sup>26</sup> Vt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kodulehekül: <http://www.mkm.ee/8747/> (29.04.2013).

<sup>27</sup> Vt täiendav informatsioon Raudteetranspordi Nõukogu kohta: <http://www.sovetgt.org/eng/default.htm> (ing kl) või täpsemalt <http://www.sovetgt.org/default.htm> (25.04.2013)

<sup>28</sup> Ülevaade sellistest aktidest on leitav AS Eesti Raudtee tegevuseeskirja lisas, mis on internetis kättesaadav: <http://www.evr.ee/?id=31255> (29.04.2013).

<sup>29</sup> Eesti Vabariigi Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. 3. täiendatud väljaanne. Tallinn 2012, lk 20. Kättesaadav internetis: <http://www.pohiseadus.ee/sissejuhatus/>

<sup>30</sup> *Ibid*, lk 21. Eesti Vabariigi Ülemnõukogu otsus Eesti riiklikust iseseisvusest – RT 1991, 25, 312. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13071519> (09.04.2013)

- a) Kokkulepe Eesti Vabariigi valitsuse ja Vene Föderatsiooni valitsuse vahel koostööpõhimõtete ja vastastikuste suhete kohta transpordi valdkonnas (edaspidi nimetatud „koostööpõhimõtete kokkulepe“).<sup>31</sup>

Selle kokkuleppe sätted olid aluseks Eesti ja Vene vaheliste järgnevate transpordialaste dokumentide allkirjastamisele. Eesti Vabariigi nimel kirjutas sellele alla toonane transpordi- ja sideminister Enn Sarap.

Eesti Vabariik ühines Vabariigi Valitsuse 21. aprilli 1993. aasta korralduse nr 188-k<sup>32</sup> raames veel järgmiste riikidevaheliste kokkulepetega, allakirjutajaks mõlemal juhul teede- ja sideminister Andi Meister:

- b) Endise NSV Liidu Teedeministeeriumi kaubavagunite ja konteinerite inventariparkide SRÜ liikmesriikide, Aserbaidžaani Vabariigi, Gruusia Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Eesti Vabariigi vahel jaotamise ja edasise ühiskasutamise kokkulepe (edaspidi nimetatud „NSVL jagamiskokkulepe“);<sup>33</sup> ja
- c) SRÜ liikmesriikide, Aserbaidžaani Vabariigi, Gruusia Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Eesti Vabariigi omanduses olevate kaubavagunite ja konteinerite ühiskasutamise kokkulepe (edaspidi nimetatud „SRÜ ühiskasutuskokkulepe“).<sup>34</sup>

Eraldi sõlmiti Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi ja Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi vahel 25. veebruaril 1992. aastal Moskvas kaks olulist lepingut, allakirjutajaks Transpordi- ja Sideministeeriumi ülesandel toonane riigiettevõtte Eesti Raudtee peadirektor Jakov Leškin:

---

<sup>31</sup> Kokkulepe Eesti Vabariigi valitsuse ja Vene Föderatsiooni valitsuse vahel koostööpõhimõtete ja vastastikuste suhete kohta transpordi valdkonnas – RT II 1995, 8, 37. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13063219> (15.04.2013)

<sup>32</sup> Vabariigi Valitsuse 21. aprilli 1993. a korraldus nr 188-k – RT II 1993, 15, 22. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13052763> (10.04.2013)

<sup>33</sup> Endise NSVL TM kaubavagunite ja konteinerite inventariparkide SRÜ liikmesriikide, Aserbaidžaani Vabariigi, Gruusia Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Eesti Vabariigi vahel jagamise ning nende edaspidise ühiskasutuse kokkulepe – RT II 2003, 30, 148 (jõustus 22.01.1993). Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/675401> (10.03.2013). Vt ka AS EVR Infra tegevuseeskirja lisade nimekirjas toodud venekeelset varianti: [http://www.evr.ee/failid/102\\_TE\\_lisa.pdf](http://www.evr.ee/failid/102_TE_lisa.pdf) (10.04.2013).

<sup>34</sup> SRÜ liikmesriikide, Aserbaidžaani Vabariigi, Gruusia Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Eesti Vabariigi kaubavagunite ning konteinerite ühiskasutuse kokkulepe – RT II 2003, 30, 149 (jõustus 12.03.1993). Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/675394> (10.04.2013). Vt ka AS EVR Infra tegevuseeskirja lisade nimekirjas toodud venekeelset varianti: [http://www.evr.ee/failid/73\\_TE\\_lisa.pdf](http://www.evr.ee/failid/73_TE_lisa.pdf) (10.04.2013).



- d) Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi ja Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi rahvusvahelise raudtee otseühenduse leping (edaspidi nimetatud „otseühenduse leping“),<sup>35</sup> ja
- e) Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi ja Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi vaheline ajutine raudteealane piirikokkulepe (edaspidi nimetatud „ajutine piirikokkulepe“).<sup>36</sup>

Rahvusvaheline raudteekaubaveo kokkuleppeda (edaspidi nimetatud „SMGS“)<sup>37</sup> ühines Eesti Vabariik 2. juunil 1992. aastal ja SMGS-i rakendatakse Eestis ametlikult alates 1. märtsist 1993.

Seoses SMGS-i rakendamisega sõlmisid mitmed SMGS-i osalised raudteeadministratsioonid 1. oktoobril 1997. aastal Bakuus „Sõltumatute Riikide Ühenduse liikmesriikide, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Eesti Vabariigi raudteeadministratsioonide vaheline kokkulepe rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppe (SMGS) üksikute sätete kohaldamise erisuse kohta“ (edaspidi nimetatud „SMGS-i erisuste kokkulepe“).<sup>38</sup>

Järgnevalt refereerin valitud välislepingutest magistritöö raames olulisemad punktid, täpsustan lepingutes sätestatud osapooled ja jaotatud rollidele vastavalt õigused ja kohustused. Refereeritud sätteid lugedes tuleks aga hoida pidevalt mees just võimaliku vedaja soovi samuti sätestatud protsessides osaleda, nendes rolli omada.

---

<sup>35</sup> Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi ja Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi rahvusvahelise raudtee otseühenduse leping – Riigi Teatajas avaldamata. Tehnilise Järelevalve Amet (TJA) jagas lahkelt nendel kasutuses olevaid, kuid mitte-ametlikke tõlkeid. Lähtun peaaesjalikult just nendest tõlgetest, kuid samas kontrollisin tõlkeid võrreldes neid algupäraste dokumentidega, kui tõlkes esines süstemaatiliselt või muul viisil ebaloogilisi sõnu või lauseid. Selliseid ebaselgusi peaaegu ei esinenud. (Näiteks ajutise piirikokkuleppe §-s 25 kasutab tõlkija mõistet „raudteevalitsus“ ja kuna see on väga sarnane sõnale „raudteeadministratsioon“, siis kontrollisin seda ka algupärase tekstist. Algupärase variandis kasutati sõna „управление“ – seega oli tõlge pädev. Sarnaselt kasutas ka algupärane tekst sõna „tehniline agent“, vt edaspidi. )

<sup>36</sup> Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi ja Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi vaheline ajutine raudteealane piirikokkulepe – Riigi Teatajas avaldamata. Kättesaadav internetis: [http://www.evr.ee/failid/58\\_TE\\_lisa.pdf](http://www.evr.ee/failid/58_TE_lisa.pdf) (26.04.2013)

<sup>37</sup> Rahvusvaheline raudteekaubaveo kokkulepe (SMGS) – RT II 2004, 14, 53 (jõustus Eesti suhtes 1. märtsil 1993. aastal). Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/744974> (24.04.2013)

<sup>38</sup> Sõltumatute Riikide Ühenduse liikmesriikide, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Eesti Vabariigi raudteeadministraatsioonide vaheline kokkulepe rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppe (SMGS) üksikute sätete kohaldamise erisuse kohta – RT II 2004, 14, 54 (jõustus Eesti suhtes 1. juulil 1998. aastal). Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/745024> (01.05.2013)

### 2.1.3. KOOSTÖÖPÕHIMÕTETE KOKKULEPE

Selle kokkuleppe sõlmisid Eesti Vabariigi valitsus ja Vene Föderatsiooni valitsus eesmärgiga arendada koostööd transpordi valdkonnas, hõlbustada reisijate- ja kaubaveoühendust mõlema maa vahel ja transiidina läbi nende territooriumi. Kokkuleppesse kirjutatud artiklid löid pinnase kõigi järgnevate transpordialaste kokkulepete sõlmimiseks ja seega ei sisalda oma pigem poliitiliste deklaratsioonidena tunduvates sõnastustes detailseid õiguseid ja kohustusi raudteetranspordis osalejatele. Poliitiliste deklaratsioonidena võiks määratleda kindlasti artikleid 1-3, mille raames konstateeriti soovi arendada ja süvendada vastastikust majanduslikku ja teadus-tehnilist koostööd kõigi transpordiliikide valdkonnas; kindlustada oma territooriumil soodsad tingimused teise lepinguosalise transpordiliikide funktsioneerimiseks; vabastada teise lepingupoolte teostatud veod ja transpordivahendid maanteed kasutamise ja korrashoiuga seotud maksudest ja riigilõivudest; samuti vedudest saadavate tulude ja kasumi pealt.

Artikkel 4 alusel määratleti konkreetseid erikokkuleppeid nt raudtee korralduse osas sõlmima Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeerium ning Vene Föderatsiooni Teedeministeerium. Lepingupoolte eesmärk oli säilitada ja tagada jätkuv transpordiühendus ja kaubavahetus, mis omakorda väljendus NSV Liiduga seotud kokkulepete ülevõtmise kohustuses.<sup>39</sup> Artiklis 6 väljendus eesmärgina ka otseste majandussidemete areng mõlema maa transpordiettevõtete ja organisatsioonide vahel, näiteks toodi transpordialaste ühisettevõtete loomist. Artiklis 7 sätestati üheks mõlema lepinguosalise transpordiorganisatsioonide ja -firmade vahelise erikokkuleppe objektiks arvelduste ja maksete korraldamine. Teised rahvusvaheliste kokkulepetega katmata küsimused jäeti kummagi lepinguosalise rahvuslikule seadusandluse korraldada, seejuures tuli pooltel teist informeerida veondustegevuse tingimuste muutustest oma maal, kui need puudutavad teise huve.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> Refereerides artiklit 5 leppisid lepinguosalsed rahvusvahelise transpordiühenduse tagamise vajalikkust tunnistades kokku rakendada rahvusvahelistel vedudel kehtivat korda, kus prevaleerivad NSV Liidu ja teiste riikide valitsuste vahel sõlmitud kokkulepped, transpordi valdkonna konventsioonid ja teised kokkulepped, milles NSV Liit osales. Samas jätsid pooled endale õiguse sõlmida teiste riikidega transpordialaseid kokkuleppeid, mis ei puuduta teise lepinguosalise õigusi ja kohustusi. Sellisel juhul tuli/tuleb teist poolt teavitada.

<sup>40</sup> Vt artikkel 8.

2006. aasta 21. juulist pärineb sarnase nimega kokkuleppe projekt,<sup>41</sup> samuti Eesti ja Vene valitsuste vahel. Nimelt toimus Tallinnas Vene Föderatsiooni Transpordiministri I. Levitini ja majandus- ja kommunikatsiooniministri Edgar Savisaare vahel kohtumine, mille kohta koostatud protokollis lisaks pandi ka uue koostöökokkuleppe projekt. Sarnaselt 1992. aasta deklaratiivsete sätete kõrval parandada raudteetranspordi alaseid meetmeid sätestati selle projekti artiklis 2 punktis 5 ka vedaja mõiste. Vedaja oli selle määratluse kohaselt juriidiline isik või eraettevõtja, kellel on tegevusluba reisijate, pagasi, kaubapagasi ja kaupade raudteeveo teenuste osutamiseks vastavalt poole territooriumil kehtivale seadusandlusele. Lisaks defineeriti ka piiriraudtee valdaja mõiste. Kuigi konkreetseid ülesandeid kokkuleppe projektis ei sätestatud, siis selle artiklis 8 märgiti rahvusvahelise raudteekaubaveo korraldamisel Raudteede Koostöö Organisatsiooni (OSJD) kaubavedude raudteekokkulepetest juhendumise kõrval ka seda, et lepingupooled tunnistavad Eesti Vabariigi kohustusi Euroopa Liidu raudteeõiguse kohaldamisel.

#### **2.1.4. NSVL JAGAMISKOKKULEPE**

Kokkuleppe eesmärgiks oli jagada osalisriikide vahel ära endise NSV Liidu vagunite<sup>42</sup> inventaripark, ühtlasi lähtuti vajadusest tagada vagunite nõuetekohane tehniline seisukord. Vagunipark jagati osalisriikide raudteeadministratsioonide kokkuleppel määratud numbriliste koguste järgi – nt Eesti Vabariik sai 6 948, Venemaa Föderatsioon 963 378, Ukraina 278 665, Valgevene Vabariik 36 891 ja Läti 10 329 vagunit. Artikkel 3 alusel kasutatakse raudteel kaubaveoks kaubavaguneid, mis kuuluvad kokkuleppe osalisriikidele, kusjuures kasutaja vastutab nende korrasoleku eest, kasutuse eest on määratud tasu. Artikkel 5 alusel on kokkuleppe osalisriikide raudteetranspordi nõukogu ülesanne koordineerida vagunite ühiskasutust. Artikkel 6 järgi on kokkuleppe osalisriikide valitsuste ja raudteeadministratsioonide ülesanne vormistada ning allkirjastada vajalikud dokumendid ja kokkuleppe rakendusaktid.

---

<sup>41</sup>Vene Föderatsiooni Valitsuse ja Eesti Vabariigi Valitsuse vaheline 21.07.2006 allkirjastatud raudteetranspordialase koostöö kokkuleppe projekt. Kättesaadav internetis: [http://www.mkm.ee/failid/veneeesti\\_lepe\\_est.doc](http://www.mkm.ee/failid/veneeesti_lepe_est.doc) (25.04.2013)

<sup>42</sup> Siinkohal ja edaspidi nimetan välislepingute raames nii kaubavagunid kui konteinerid ühe nimetusega – vagun. Nagu sissejuhatuses mainitud, lähtub magistritöö rõhuasetus peaaesjalikult rahvusvahelise naftatransiidi aspektist, kus taaraks on nelja- või kaheksateljelised tsisternvagunid.

Vastavalt Vabariigi Valitsuse korralduse nr 188-k punktile 4 määrati ülevõetavad vagunid kokkuleppele allakirjutamise hetkest Eesti Vabariigi omandisse ja anti riigiettevõtte Eesti Raudtee käsutusse.

Seega jaotati vastjagatud vagunitega seotud rollid järgmiselt: vaguni kasutaja vastutab korrasoleku ja vastava tasu maksmise eest; raudteetranspordi nõukogu koordineerib vagunite ühist kasutust; kokkuleppe rakendamiseks vajalike aktide vormistamine ja allkirjastamine jäi osalisriikide valitsuse ja raudteeadministratsioonide ülesandeks.

### **2.1.5. SRÜ ÜHISKASUTUSKOKKULEPE**

Juhindudes NSVL jagamiskokkuleppest leppisid kokkuleppe osalisriikide valitsused kokku, et omavahelistes raudteevedudes kasutavad pooled vagunite otstarbeka kasutamise, nõuetekohase tehnilise seisukorra ja rongiliikluse ohutuse eesmärgil vagunite ühtset käitustehnoloogiat. Samuti pidid artikkel 1 järgi olema ühiskasutuses sellised vagunid, mis vastavad poolte raudteeadministratsioonide poolt kooskõlastatud normdokumentidele.

Artikkel 2 alusel täidavad pooled raudteeadministratsioonid koos tolli-, õiguskaitse-, sanitaar- ja teiste selles osalevate organite ja organisatsioonidega üleandjaamades rongide takistamatuks läbilaskmiseks vagunite üleandmise ja vastuvõtmise kooskõlastatud tehnoloogianõudeid. Artikkel 3 järgi kohustavad pooled oma raudteeadministratsioone koostama järgnevad dokumendid: vagunite ühiskasutuse põhimõtted, nende korrashoiu tagamine, remondi- ja tehnohoolduse süsteemid, kasutaja materiaalne vastutus vagunite rikkumise ja kaotsimineku korral ning kasutamise eest tasumise kord. Artikkel 4 järgi pidid teistele ettevõtetele, organisatsioonidele, ametkondadele ja eraisikutele kuuluvad samuti rahvusvahelises kasutuses olevad vagunid vastama täielikult kokkuleppe artikli 1 nõuetele.

Eelnevast tulenevalt määrati kõik vagunite dokumentatsiooni, korrashoidu, üleandmise tehnoloogianõudeid ja vastutust puudutav raudteeadministratsioonide ülesandeks. Raudteeadministratsiooni mõiste jäeti siiski avamata.

## 2.1.6. OTSEÜHENDUSE LEPING

Kokkuleppivateks poolteks olid Vene Föderatsiooni Teedeministeerium ja Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeerium. Otseühenduse lepingu eesmärk oli tagada takistamatu kaupade ja reisijate rahvusvaheliste raudteevedude ning SRÜ liikmesriikide ja Eesti Vabariigi raudteede vahel raudtee otseühenduse teostamine. Artikkel 1 alusel teostatakse kaupade vedu raudtee otseühenduses SRÜ liikmesriikide ja Eesti Vabariigi raudteede kõigi siseliikluses kaubaoperatsioonideks avatud jaamade vahel alates 1. märtsist 1992. aastal NSV Liidu raudtee tööd reglementeerivate normatiivsete dokumentide alusel, samas vormistus pidi toimuma SMGS veodokumentidega. See pidi kehtima kuni Eesti Raudtee ühineb rahvusvaheliste kaubaveo kokkulepetega. Veodokumentide keelteks vene ja eesti keel.

Artiklis 2 väljendub üks olulisimaid sätteid käsitletavate välislepingute seas. Nimelt määratleti, mida peavad pooled silmas „riigi raudtee“ all. Eesti Vabariigi poolt tuleb „raudtee“ all mõista riigiettevõtet Eesti Raudtee, mida edaspidi lepingus nimetati kas „Eesti Raudtee“ või „EVR“. Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi poolt tuleb „riigi raudtee“ all silmas pidada SRÜ liikmesriikide raudteesid.

Eelnevale määratlusele järgnevad sätted SMGS saatekirja kasutamise kohta erinevatel marsruutidel. Ühtlasi selgitatakse piiratud juhtudel CIM saatekirjaks ümbervormistamise üksikasju.<sup>43</sup>

Artiklis 3 sätestatakse veotasude (kauba veotasu, lisamaksed), trahvide ja muude veokulude arvestamise ja sissenõudmise tingimused, kusjuures transiitühenduses kolmandatest riikidest kolmandatesse riikidesse SRÜ riikide raudteed kasutavad vastavat transiitariifi (MTT, ETT, SŽD TT) ning Eesti Raudtee oma transiitariifi (EVR TT).

Artikkel 4 alusel toimuvad arveldused SRÜ riikide raudteede ja Eesti Raudtee vahel kaubaveo ja vagunite seadistamise eest, samuti igat liiki teenuse osutamise eest vastavalt arvelduste instruksioonis ettenähtud korrale. Instruksioon on toodud lepingu lisas nr 2. Artikkel 5 järgi

---

<sup>43</sup> Näiteks tuli CIM saatekirjaks ümbervormistamisel märkida sihtjaamaks mitte tegelikku kauba ootel olevat lõppjaama, vaid SMGS saatekirjas tuleb sihtjaamaks märkida jaam, kus teostatakse ümberadresseerimine ja -vormistamine CIM saatekirjaks; saajaks tuleb sellisel juhul märkida selle jaama ekspediitor (vt artikkel 1 punktid 5.3-5.5).

tuleb pooltel lepingus reguleerimata küsimustes rakendada SRÜ riikide raudteedel ja Eesti Vabariigis kehtivaid seadusi ja reegleid.

Artikkel 6 alusel pidid pooled sõlmima Vene Föderatsiooni Teedeministeeriumi ja Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi vahel lisaks veel ajutise raudtee piirikokkuleppe.

Seega võttis Eesti Vabariigi nimel Transpordi- ja Sideministeerium kohustuse kasutada rahvusvahelistel raudteevedudel SMGS veodokumente ja endise NSV Liidu raudteetranspordialast reeglistikku.<sup>44</sup> Märkimisväärne on samuti transiitariifide kasutamise kohustus. Kogu arveldus erinevate teenuste eest sätestati „raudteede“ vaheliseks ülesandeks.

### **2.1.7. AJUTINE PIIRIKOKKULEPE**

Ajutine piirikokkulepe sõlmiti Vene Föderatsiooni Teedeministeeriumi ja Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi vahel. Oma sisult on ajutine piirikokkulepe detailne kirjeldus kahe piiri jagava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja õigustest ja kohustustest. Lisaks infrastruktuuri-haldamisele omaste ohutuse ja liikluse tagamisega seotud kohustustele on kokkuleppes sätestatud ka kauba üleandmise ja vastuvõtmise tingimused, mille raames on mõlema poole „raudtee agentidel“ konkreetsed kohustused nii kauba kui taara aspektist. Selline nägemus infrastruktuuri haldamisest väljub aga tavapärase ohutuse ja liikluse tagamise raamidest<sup>45</sup> ning läheb üle konkreetselt kaubavedu puudutavateks operatsioonideks, sh vastutus kauba ja taara eest. Järgnevalt refereerin peamisi kaubavedu, (tsistern)vagunite kasutust ja muid võimalikku vedajat puudutavaid paragrahve.

Üleandejaamadeks määrati poolte vahel Vene poolel Petseri ja Eesti poolel Narva. Nendes jaamades toimub raudtee otseühendusega seotud toimingute teostamine Eesti ja Vene asjaosaliste teenistuste poolt ühiselt. Seejuures pidid pooled tagama jaamade seisukorra ja tehnilise varustuse selliselt, et oleksid tagatud: mh rongiliikluse ohutus; vastuvõtu, ärasaatmise, rongikoosseisu

---

<sup>44</sup> Kokkuvõtliku nimistu kõigist tehnilistest reeglitest leiab AS Eesti Raudtee (enne 2012. a septembrit – AS EVR Infra) tegevuseeskirja lisadest. Kättesaadav internetis: <http://www.evr.ee/?id=31255> (25.04.2013)

<sup>45</sup> Viide raudteeseadusele – kuidas seal nähakse infrastruktuuri-ettevõtjat

lahutamise ja rongide koostamise toimingute täitmine; tehniliste ja kommertsülevaatuste toimingute täitmine. Poolte kokkuleppel on üleandajaamad muudetavad.<sup>46</sup>

Rongiliikluse tingimusena kooskõlastatakse riikide vahel ringlevate vedurite seeriad, maksimumkiirused, rongide mass ja pikkus. Rongiliiklus toimub piiräärsete raudteede poolt koostatud ja kooskõlastatud liiklusgraafiku alusel, kinnitajateks Vene Teedeministeerium ja Eesti Raudtee. Vedurite, veduri- ja rongimeeskondade kasutamine rongide teenindamiseks piirneval territooriumil toimub kooskõlastatud tehnoloogia alusel vastavalt piiräärsete raudteede vahel sõlmitud kokkuleppele. Arveldused rongide teenindamise eest toimuvad kaubaliikluses brutotonnikilomeetrites ja veduritundides veduriseeriade kaupa kooskõlastatud tasumäärades vastavalt piiräärsete raudteede vahel sõlmitud kokkulepetele.<sup>47</sup>

Graafikujärgsete rongide vastuvõtmisega seotud takistuste korral määratletakse §-s 22 süüdiolovale poolele kohustus maksta pool vagunite kasutamise ööpäevasest tasumäärast.

Paragrahv 34 järgi toimub kauba vastuvõtt ja üleandmine Narva ja Petseri jaamas.<sup>48</sup> Kokkuleppel võib see toimuda ka üleandja poole üleandjaamas. Üleandmine toimub andja poole kaalulehe alusel. § 35 toob sisse edaspidisel tõlgendamisel olulise mõiste „agent“ või „raudtee agent“, kellel on antud paragrahvi järgi kohustus võrrelda veodokumente kaalulehe andmetega ning vigade korral (kommertskorratused) viima sisse vajalikud muudatused. § 36 alusel juhinduvad poolte agendid kauba vastuvõtul kommertskorratuste avastamisel Vene Föderatsiooni Rongide ja ja vagunite kommertsülevaatuse eeskirjast. § 39 nimetab kauba vastuvõtmise õiguse tingimused vastuvõtvale raudteele: mh kauba või pakendi seisukord ei võimalda edasist vedu või saadetise veodokumentide vormistus ei võimalda edasi vedada. Järgnevad paragrahvid 43, 44, 45, milles on viited konkreetsetele blankettidele, mille põhjal vagunitele kommertsakt koostada; lisaks sätestatakse ka vastutus plommitud vagunites veetava kauba kaotsimineku eest sellele raudteele, kelle plommid on vagunil (eeldusel et plommid on terved). Kõiki veodokumentidega seotud toiminguid teostatakse „raudtee“ poolt.

---

<sup>46</sup> Vt §§-d 1-2.

<sup>47</sup> Vt §§-d 6, 8-10.

<sup>48</sup> Täna toimub kauba üleandmine ja vastuvõtmine täpselt nõnda. Kui üleandmine-vastuvõtmine toimub Narva-Ivangorodi piiril, siis Venemaalt liikuv rong sõidab välja Narva jaama, kus teostatakse kõik vagunite ja kaubaga kontrollimisega seotud toimingud. Kui aga üleandmine-vastuvõtmine toimub Lõuna-Eesti ja Venemaa piiril, siis on üleandjaamaks tänini Petseri raudteepiirijaam. Seega on üleandjaam Venemaa territooriumil ning sellega seonduvad õigusi ja kohustusi puudutavad küsimused toon eraldi välja.

Paragrahv 65 alusel lubatakse kummagi poole raudteele ringluseks kõiki tüüpi vaguneid, sh ettevõtetele ja organisatsioonidele kuuluvaid või nende poolt renditud, mis on käitamiseks kõlbulikud ja vastavad Vene Föderatsiooni raudtee vagunitele kehtestatud eeskirjadele, tehnilistele nõuetele.

Kokkuleppe XI osa sätestab kaubavagunite üleandmise üksikasjad. § 66 teise lause järgi toimub vagunite vastuvõtt ja üleandmine kummagi poole tehniliste agentide poolt. § 69 teise lause järgi peetakse vagunite vastuvõtuks ja üleandmiseks esitamise hetkeks rongi kaalulehe kätteandmise aega vastuvõtja ja üleandja jaama poolte agentidele. Seejuures peavad poolte agendid võrdlema vastuvõetavaid ja üleantavaid vaguneid kaalulehtedega ning vaatama vagunid üle. Vagunite tehnilise ülevaatuse aja määrab jaama tehnoloogiline protsess (üleandmisel-vastuvõtmisel teostatavate toimingute, teostajate ja kuluva aja kohta koostatud dokument), kuid kui vastuvõtja poole agent ei jõua määratud aja jooksul kõiki üle vaadata või jätab üldse vaatamata, peetakse § 72 järgi kõiki ülevaatomata vaguneid tehnilises mõttes vastuvõetuiks. Kui § 69 järgi esitatakse vagunid üleandmiseks-vastuvõtmiseks üleandja poole kaalulehe põhjal, siis § 73 teise lause järgi kirjutavad kaalulehtedele alla üleandja ja vastuvõtja poole agendid, lisatakse mõlema poole kalendriemplid. Vagunid loetakse vastuvõetuks jaamatöötajatele mõlema poole agentide allkirjastatud ja kalendriemplitega kinnitatud kaalulehtede kätteandmise hetkest. Kõikvõimalike korratuste puhul koostavad vastavad aktid samuti raudtee agendid.

Vastuvõetavate vagunite ja ajutisest piirikokkuleppest tulenevate kohustuste täitmist puudutav vastuvõtja raudtee vastutus algab vagunite vastuvõtmise hetkest piiri üleandejaamas vastavalt §-le 78. § 79 järgi määratakse vagunite tehnilisest seisukorrast olenev kaubarongide liiklusohutuse tagamise vastutus kummagi raudtee vahel üleandvast üleandejaamast vastuvõtva üleandejaamani.

Paragrahv 85 alusel võivad mõlema poole piiräärsed raudteed leppida ajutiselt kokku kauba ja vagunite üleandmise osas ülaltoodust erinevates tingimustes.

Kauba, veeremi, raudtee rajatiste vigastamise ja muude kahjude eest, mis tekivad lõigul üleandejaamade vahel rongiõnnetuse tõttu või muudel põhjustel, vastutab § 102 järgi pool, kelle süül kahju tekkis. § 103 punkt 1 järgi on veeremi korrashoid (ja sellest tulenev vastutus rikete eest) selle poole kohustuseks, kes on veeremi tehnilises suhtes vastu võtnud.



§ 107 järgi kehtestatakse naabriraudtee poolt teenuste osutamise (rongide vedamine naabriraudtee vedurite ja meeskondadega, manöövri-, taastamis- ja remonditööde teostamine, kohtade broneerimine reisirongides ja muud teenused) ning arvelduse kord nende eest piiriäärsete raudteede vahel erilepingutega.

§ 115 alusel määratakse raudtee agentide üle riigipiiri lubamise ning nende teise riigi territooriumil viibimise kord poolte vahel eraldi kokkulepetega. § 116 järgi osutatakse raudteeagentidele vajaduse korral kaasabi ametiülesannete täitmisel nende viibimise ajal teise riigi territooriumil.

Tegu on välislepingutest kõige detailsema kokkuleppega, kus lisaks raudteeinfrastruktuuri haldamisele viitavatele sätetele (piiriäärsete raudteede kohustus tagada ohutud ja tehniliselt korras üleandajaamad), sätestatakse konkreetsed kohustused raudteele (ja tema agentidele) kasutada võivate vagunite tingimuste ja vagunite heakorra osas, vagunite üleandmise tööprotsessi detailne kirjeldus (kauba ja vagunite üleandmine kaalulehe alusel, kaalulehele allakirjutajad jne). Täiendavalt viidatakse lisakokkulepete sõlmimise vajadusele erinevate täiendavate teenuste osutamise korra ja riigipiiri ületamise üksikasjade osas.<sup>49</sup> Kõik õigused ja kohustused on jaotatud piiriäärsete raudteede ja nende agentide vahel. „Raudtee agendi“ mõiste jäetakse aga lahti mõtestamata ja avab seega võimaluse teatud tingimustel mõnel teisel raudtee-ettevõtjal täita piiril nimetatud erinevaid ülesandeid, seda „raudtee“ egiidi all.

## **2.1.8. RAUDTEEVEO KONVENTSIOONID – SMGS JA CIM**

SMGS saatekirja kasutamisele teevad viite nii otseühenduse leping kui ka AS Eesti Raudtee poolt koostatavad ja Tehnilise Järelevalve Ameti (TJA) poolt kinnitatud Raudteevõrgustiku teadaanded, lisaks leiab SMGS-le viite ka raudteeseadusest<sup>50</sup> ja SMGS-i erisuste kokkulepe. SMGS-i puhul on tegemist Eesti raudteeturul prevaleeriva kaubaveo konventsiooniga – kõik rahvusvahelist raudteekaubavedu puudutav teostatakse SMGS dokumentatsiooni saatel. SMGS ei

---

<sup>49</sup> 9. veebruaril 2010. aastal Tallinnas sõlmisid AS Eesti Raudtee Kaido Simmermanni isikus ja OAO Venemaa Raudtee Vladimir Jakunini isikus raudteelase koostöökokkuleppe, mille sisu sarnaneb ajutise piirikokkuleppe omale.

<sup>50</sup> Raudteevõrgustiku teadannetest edaspidi; raudteeseadus teeb SMGS-le viite §§-des 14 ja 66.

ole Riigikogu seadusega ratifitseerinud nagu seda on tehtud COTIF-i puhul. Riigi Teataja liigitab SMGS-i siiski välislepingute alla.<sup>51</sup>

SMGS on raudteekaubavedu reguleeriv konventsioon ehk sisult sätestab ta veoprotsessis osalejate õigused ja kohustused nt: SMGS saatekirja vormistamise kohustused saatjale, veolepingu sõlmimise üksikasjad,<sup>52</sup> veokohustus raudteel,<sup>53</sup> spetsiaalse pakendiga veetavate kaupade veotingimused,<sup>54</sup> veomaksete üksikasjad,<sup>55</sup> veolepingu muutmine,<sup>56</sup> kaubaveol tekkinud kahjude vastutuse ja pretensioonide esitamise tingimused.<sup>57</sup> Lisaks kaasneb üldiste veotingimuste sätestamisele SMGS-i üldosas ka eritingimused SMGS-i lisades, nt SMGS Lisa 2 „Ohtlike kaupade veo eeskiri, mille aluseks on Rahvusvaheline raudteekaubaveo kokkulepe (SMGS)“<sup>58</sup> või pretensioone lahendada võivate ettevõtete nimekiri SMGS Lisas 19.<sup>59</sup>

Kuigi SMGS-i veotingimuste sisuline analüüs on kindlasti samuti vajalik, väljuks see magistritöö piiridest. SMGS-i sätete puhul on aga vaja toonitada, et ka nende sõna-sõnalt rakendamine ei aita raudteeveo-ettevõtjal turule siseneda. Nimelt sätestab SMGS-i art 2 § 1 ls 2, et kokkulepe on kohustuslik raudteele, kauba saatjaile ja saajaile ning kehtib kõigi veolepingu poolte suhtes, sõltumata nende riiklikust kuuluvusest. SMGS art 35 alusel kuulub SMGS-i juurde ka selle rakendusjuhend, mis kehtib aga ainult raudteede suhtes ja „ei reguleeri ühelt poolt saatja ja saaja ning teiselt poolt raudteedevahelisi õigussuhteid“. Ka art 36 teeb täiendavate õigustloovate aktide kasutamise vajaduse puhul viite raudteele kui nendes aktides osalejale. Kuna eelpool toodud välislepingute raames lepiti kokku ka raudteekaubaveol kasutuses oleva veeremi tingimustes, siis SMGS paneb nõ pakendiga seotud kohustused saatjale.<sup>60</sup> SMGS-i sätete süvaanalüüsi laskumata

---

<sup>51</sup> Välislepingute kehtivusest täpsemalt 4. peatükis.

<sup>52</sup> Vt nt SMGS art 7 ja 11-12.

<sup>53</sup> Vt SMGS art 3 § 1.

<sup>54</sup> Vt SMGS art 9.

<sup>55</sup> Vt SMGS art 15.

<sup>56</sup> Vt SMGS art 20.

<sup>57</sup> Vt SMGS V ja VI osa.

<sup>58</sup> Lisa 2 „Ohtlike kaupade veo eeskiri, mille aluseks on rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkulepe (SMGS)“ – RT II, 21.02.2013, 1. Vt lisa internetist: <https://www.riigiteataja.ee/akt/221022013001> (01.05.2013)

<sup>59</sup> Vt erieeskirjade nimistut SMGS art 6 §§-d 1-10.

<sup>60</sup> SMGS art 9 § 1 sätestab mh, et saatja vastutab kõigi taara või pakendi puudumisest või ebarahuldavast seisundist tulenevate tagajärgede eest, kusjuures ta on kohustatud hüvitama raudteele selle tagajärjel tekkinud kahju.

võib väita, et kaasaaja raudteeturule omaste riigiraudteedest eraldiseisvatele raudteeveo-ettevõtjatele ei ole kehtiva SMGS-i sätete loomisel mõeldud.<sup>61</sup>

Nõnda nimetatud SMGS-i erisuste kokkulepe sätestab küll SMGS-i teatud sätete kohaldamise üksikasju, tehes seejuures selle Lisas nr 4<sup>62</sup> täpsustused ka veomaksetega seondvalt SMGS saatekirja vormistamisele, siiski ei muuda see konkreetselt raudteeveo-ettevõtja olukorda. Etteruttavalt tuleb mainida, et nimetatud Lisa 4 punktis sätestatud SMGS saatekirja lahter 20 ongi täna ainuke koht, kuhu raudteeadministratsiooniga mitte seotud raudteeveo-ettevõtja enda nime võib leida.<sup>63</sup>

SMGS on juba pikemat aega läbimas uuendusprotsessi, mille käigus on lubatud uut ja täiendatud SMGS-i, kus senise „raudtee“ roll ja ülesanded on asendatud „vedajaga“ seotud üleannetega. Selline areng ei tohiks olla samas midagi üllatavat, arvestades et CIM-SMGS ühise saatekirja rakendamine on juba arendamisel.<sup>64</sup>

Eestis kehtib lisaks SMGS-le ka COTIF-i regulatsioon ja konkreetselt kaubaveoga seoses selle lisa CIM.<sup>65</sup> Rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga ühinemise seaduse<sup>66</sup> § 3 punktis 2 tehtud deklaratsiooniga piirati CIM-i jurisdiktsiooni Tallinn–Tapa–Valga liinile.<sup>67</sup> COTIF lisa B „Kaupade rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad“ (CIM) erineb sätestatu poolest peaaesjalikult ühel väga fundamentaalsel tasandil. Nimelt on veolepingu osapooleks „vedaja“ ja kannab CIM art 3 järgi kaubasaatjaga sõlmitud veolepingu alusel vastutust. Vastutust kandvate kohustuste osas on võimalik kaubasaatjal ja vedajal kokku leppida, kes millist ülesannet täidab ja sellest jääb mõlema huvides ka jälg CIM veokirja.

---

<sup>61</sup> Ka Riigikohtu ette on jõudnud SMGS-ga seotud küsimused, kuid lahendites 3-2-1-88-06 ja 3-3-1-26-03 jättis Riigikohus põhjapanevad järeldused tegemata. Nimetatud Tsiviilkolleegiumi otsus võib siiski veolepingu täitmise analüüsi puhul huvi pakkuda. SMGS-i kehtivust küsimuse alla ei pandud.

<sup>62</sup> Vt Kokkulepe SMGS-i üksikute sätete kohaldamise erisuste kohta Lisad 1-4. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/0000/0074/5024/757139.pdf#> (01.05.2013)

<sup>63</sup> Lahtrisse 20 kirjutatakse Lisa 4 alusel transiitraudteede kasutamise eest tasu maksva ekspedeerija nimi.

<sup>64</sup> Uuendamisega seotud üksikasjade puhul vt nt OSJD kodulehelt täpsustusi. Lisaks käib OSJD kõikvõimalikel kohtumistel kohal ka MKM-i esindus.

<sup>65</sup> 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsioon 3. juuni 1999. aasta muutmisprotokollile vastavas redaktsioonis – RT II 2004, 13, 52 (jõustus 1. jaanuaril 2009. aastal). Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/755290> (25.04.2013). CIM-i sätete osas vt [http://www.cit-rail.org/files/Documentation\\_DE/Freight/CIM/CIM\\_1999\\_2010-12-01\\_FR-DE-EN.pdf?cid=69](http://www.cit-rail.org/files/Documentation_DE/Freight/CIM/CIM_1999_2010-12-01_FR-DE-EN.pdf?cid=69) (25.04.2013)

<sup>66</sup> Rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga ühinemise seadus – RT II, 04.04.2012, 3. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/204042012003> (25.04.2013)

<sup>67</sup> Olgu märgitud, et praktikas rakendatakse ka sellel liinil SMGS-i, kuid sellega seotud üksikasjad ei kuulu käesoleva magistr töö raamidesse. Majandus- ja Kommunikatsioonimisteeriumi esindajaga sel teemal vesteldes näib riigi poolt vägagi tervitatav uue CIM-i süsteemile üleminek, seda vähemalt Tallinn-Tapa-Valga liinil.

Raudteeadministratsiooni nime all tegutsevatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele CIM kohustusi ei sätesta. Küll aga sätestab COTIF-i lisa E „Infrastruktuuri kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitleva lepingu ühtsed eeskirjad (CUI)”, milles sätestatakse rahvusvaheliseks raudteekaubaveoks raudteeinfrastruktuuri kasutamise tingimused, sõltumata sellest kas raudteeinfrastruktuuri majandavad või kasutavad riigid või riiklikud asutused või organisatsioonid.<sup>68</sup> Ka selles COTIF-I lisas esineb sätestatud rollide seas vedaja. CUI sätestab mh (infrastruktuuri) kasutuslepinguga seotud tingimused ettevõtjale (CUI tähenduses „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja“) ja vedajale,<sup>69</sup> nii ettevõtja kui vedaja vastutuse erinevate kahjude korral, vastutuse piiramise kokkuleppe<sup>70</sup> ja nõuete esitamise osas.<sup>71</sup>

Konkreetselt vagunite kui CIM-i kontekstis „pakendi“ kohta kehtib COTIF-i lisa D „Vagunite kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlevate lepingute ühtsed eeskirjad (CUV)”, millega sätestati tingimused raudteevagunite transpordivahendina kasutamise kohta vedude läbiviimiseks vastavalt CIM-i ühtsetele eeskirjadele.<sup>72</sup> CUV raames räägitakse „raudteeveo-ettevõtjast“, (vaguni) „valdajast“ (kasutab omanikuna vagunit alaliselt majanduslikul otstarbel transpordivahendina) ja „kodujaamast“ ning määratletakse vaguni kasutamisel raudteeveo-ettevõtja vastutus vaguniga seotud kahjude korral.<sup>73</sup> Sisuliselt on tegemist vaguni valdajale tema vagunit utiliseeriva raudteeveo-ettevõtja vastu nõude aluse loomisega.<sup>74</sup>

Kuigi CIM-i roll on Eesti raudteeturgudel sisuliselt olematu, on siiski seoses SMGS-i arendamisega asjakohane märkida ühte tähelepanuväärse detaili CIM-i ajaloost. Nimelt kaasnesid 1999. aasta Vilniuse protokollis COTIF-i uuendustega muudatused ka CIM-i sõnastuses ja kohustustes: kaotati kohustus vedada ja rakendada vedudel fikseeritud tariife. Need muudatused olid teiste seas tingitud vajadusest harmoniseerida CIM teiste veoliikide regulatsioonidega. Sellise arengu ajendiks oli ühelt poolt Euroopa Liidu Kohtu (edaspidi nimetatud „ELK“) 22. mai 1985. aasta otsus selle kohta, et Nõukogu on rikkunud Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut olles jätnud rakendamata teenuste osutamise vabaduse rahvusvahelise transpordi vallas, kuna mitte-residentidest vedajate võimalus teostada liikmesriikides

---

<sup>68</sup> Vt CUI art 1.

<sup>69</sup> Vt CUI II jaotis.

<sup>70</sup> Vt CUI III jaotis.

<sup>71</sup> Vt CUI V jaotis.

<sup>72</sup> Vt CUV art 1.

<sup>73</sup> Vt CUV art 3 ja 4-8.

<sup>74</sup> Põhjalikum analüüs OSJD ja OTIF reeglitest, vt 4. peatükk.

transporditeenuseid oli reguleerimata. Sellele järgnes Euroopa raudteeturgude üks olulisemaid direktiive 91/440/EMÜ, mille raames hakati vahet tegema transpordi-ettevõtjate ja infrastruktuuri haldajate vahel.<sup>75</sup> Eesmärgina murda monopoli staatuses ettevõtete haaret, edendada käimasolevat privatiseerimislainet, ei saanud ka raudteekaubaveo konventsioon maha jääda. Seega muutusid ülaltoodud tingimused ja muutus ka 1980. aasta CIM-is kasutuses olnud mõiste „raudtee“ (*chemin de fer*) „vedajaks“. <sup>76</sup>

## **2.2. EESTI VABARIIGI AMETLIK LÄHTEKOHT JA LAHENDUSED VEDAJALE**

Eesti riigi ametlikku seisukohta eelpool toodud välislepingute rakendamise ja rakendaja osas esitan 2013. aasta alguse raudteeseaduse muutmise eelnõu raames. Toon välja ka Tehnilise Järelevalve Ameti (edaspidi nimetatud „TJA“) hinnangut probleemsetele asjaoludele, võttes arvesse, et TJA kinnitab igaks liiklusgraafiku perioodiks AS-i Eesti Raudtee poolt koostatud raudteevõrgustiku teadaande. Seejärel viitan ka välislepingute probleemistikku puudutavale Konkurentsiameti otsusele. Käesoleva alapeatüki lõpuks esitan ka hetkel väljakäidud lahendused vedaja protsessi kaasamiseks.

### **2.2.1. MAJANDUS- JA KOMMUNIKATSIOONIMINISTEERIUMI SEISUKOHAD**

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi roll raudteega seotud turgude reguleerimisel tuleneb Vabariigi Valitsuse seaduse §-st 63 (1), milles sätestati MKM-i valitsemisala hulka riigi majanduspoliitika ja majanduse arengukavade väljatöötamine ning elluviimine transpordi

---

<sup>75</sup> Euroopa Liiduga seotud dokumentidest 3. peatükis.

<sup>76</sup> Vt lisaks **M. Hoeks**. Multimodal Transport Law. The law applicable to the multimodal contract of the carriage of goods. Holland, Haag: Kluwer Law International 2009, lk 211-213.

(sealhulgas transpordi infrastruktuur, veondus, transiit, logistika ja ühistransport) valdkonnas.<sup>77</sup> MKM-i põhimääruse §-s 12 esitatud põhiülesannete seas on valitsemisala valdkondade korraldamiseks õigusaktide eelnõude koostamine, nende põhiseadusele ja seadustele vastavuse tagamine ning õigusaktidega määratud ülesannete täitmine; rahvusvahelise koostöö korraldamine, sealhulgas Euroopa Liidu ja rahvusvaheliste organisatsioonide alane tegevus.<sup>78</sup> Lisaks sätestab raudteeseaduse (RdtS) § 71 (1) p 6 MKM-le pädevuse rahvusvahelistest lepingutest tulenevate ja raudteega seonduvate Eesti Vabariigi kohustuste täitmise tagamisel ja vajaduse korral Eesti Vabariigi esindamisel rahvusvahelistes raudteeorganisatsioonides.<sup>79</sup>

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium algatas 7. veebruaril 2013. aastal Raudteeseaduse, riigilõivuseaduse ja hädaolukorra seaduse muutmise seaduse eelnõu, millega sooviti muu hulgas reguleerida riigipiiri ületavate raudteeoperatsioonide lahtisi küsimusi.<sup>80</sup> See eelnõu jäi küll hetkeseisuga Justiitsministeeriumi poolt 11. märtsil 2013. aastal kooskõlastamata ja seda peaasjalikult muudel põhjustel, kui magistritööd puudutavate asjaolude kooskõla või vastuolu.<sup>81</sup> Siiski sõnastab selle eelnõu seletuskiri väga hästi MKM-i kui riigi esindaja seisukoha rahvusvahelises raudteekaubanduses.

Eelnõu punkt 100 pakkus välja muudatuse RdtS §-le 58, mida pidi täiendama lõikega 4, mis kokkuvõtlikult pani kõikide välislepingutest tulenevate Eesti Vabariigi kohustuste täitmise raudteeadministratsioonina tunnustatud raudtee-ettevõtja õlule. Kohustusi nimetas eelnõu kokkuvõtlikult „piiriülesteks teenusteks“ ja nende seas olid: veodokumentide kontroll, statistiliste andmete sisestamine, rongi kommertsülevaatus ja kommertspuuduste kõrvaldamine, vagunite ja kauba vastuvõtmine-üleandmine, rongi tehniline ülevaatus ja teenindamine. Teisisõnu on need ülaltoodud välislepingutest välja toodud peamised raudteekaubandust puudutavad kohustused. Eelnõu seletuskirjas selgitas MKM § 58 juurde lõike 4 lisamist sellega, et nende teenuste eraldi reguleerimine on vajalik õigusselguse ja läbipaistva hinnakujunduse huvides, selle muudatuse

---

<sup>77</sup> Vabariigi Valitsuse seadus – RT I, 1995, 94, 1628; 29.12.2012, 36. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/129122012036> (30.04.2013)

<sup>78</sup> Vt § 12 punktid 3 ja 4. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi põhimäärus – RT I, 2002, 88, 508; 18.12.2012, 25. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/118122012025> (30.04.2013)

<sup>79</sup> Raudteeseadus – RT I 2003, 79, 530; 20.12.2011, 15. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/120122011015> (30.04.2013)

<sup>80</sup> Raudteeseaduse, riigilõivuseaduse ja hädaolukorra seaduse muutmise seaduse eelnõu. Vt riigi eelnõude veebileheküljelt (eelnõu toimiku nr 13-0222, algataja viide 2-2/08-03208/036): <http://eelvoud.valitsus.ee/main#ErN9wB3l> (30.04.2013).

<sup>81</sup> Olgu märgitud, et see eelnõu tekitas ka kooskõlastusringil vedajatega väga suurt vastuseisu, mis väljendus ametlike (kriitiliselt sõnastatud) seisukohtade edastamises.

eesmärgiks oli viia kõik rahvusvahelise kaubaveoga ja rahvusvaheliste lepingute täitmisega otseselt seotud piirijaamas osutatavad teenused ühe nimetuse alla ning luua ka nende eest küsitav ühtne tasu arvestamise metoodika. Täiendavalt märgiti seletuskirjas, et Venemaa tunnustab OSJD lepingutest tulenevalt vaid välislepingutega tunnustatud raudteeadministratsioone ja Eesti poolel tunnustatakse praegu AS-i Eesti Raudtee. Tunnustamise alusena toodi välja SRÜ ühiskasutuskokkulepe ja ajutine piirikokkulepe. Lisaks esitati AS Eesti Raudtee pädevuse kinnitamiseks ka viide majandus- ja kommunikatsiooniministri 30. novembri 2012. aastal käskkirjale nr 12-0377. Käskkiri sätestas RdtS §-le 71 (1) p 6, MKM põhimääruse §-le 23 p 13 ja SRÜ ühiskasutuskokkuleppele ja ajutisele piirikokkuleppele viidates, et minister volitab käskkirja punktiga 1 AS-i Eesti Raudtee täitma Eesti raudteeadministratsiooni ülesandeid. Siiski jäi käskkirja punktiga 2 AS-ile Eesti Raudtee kohustus kooskõlastada MKM-ga rahvusvaheliste lepingute kavandeid ja muid käskkirja volituse rakendamisega kaasnevaid otsuse eelnõusid, mis puudutavad kolmandaid isikuid.

Olgu märgitud, et MKM-i selgitas eelnõus valitud sõnastust pädeva isiku nimetamisel just „raudtee-ettevõtjaks“ sellega, et eelnõuga oli soov jätta avatuks võimalus ka mõnel teisel raudtee-ettevõtjal lisaks AS-le Eesti Raudtee tegutseda raudteeadministratsioonina. MKM-i hinnangul oleks selline võimalus olnud välistatud konkreetselt „raudteeinfrastruktuuri ettevõtja“ nimetamisel.<sup>82</sup> Seega tehakse riigi tasandil vahet infrastruktuuri haldamisega seotud ülesannete teostamisel ja raudteeadministratsiooni staatusega kaasnevate kohustuste täitmisel.

## **2.2.2. TEHNILISE JÄRELEVALVE AMETI SEISUKOHAD**

Tehnilise Järelevalve Amet on MKM-i valitsemisalas asutus,<sup>83</sup> mille ülesandeks on lisaks RdtS §-le 72 (1) sätestatud tehnilise iseloomuga siseriiklikele ja rahvusvahelistele kohustustele samuti konsulteerida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat raudteevõrgustiku teadaande koostamisel, vaadata läbi selle kavandi ja otsustada selle kinnitamise või kinnitamata jätmise RdtS § 51 (1) ja (2) ning § 63 koosmõjul. Nimelt on vaatamata AS-i Eesti Raudtee kaheks eraldiseisvaks ettevõtjaks<sup>84</sup> – infrastruktuuri haldajaks ja veo-ettevõtjaks – jagamisele läbilaskevõime jaotusorgani ülesannetes

---

<sup>82</sup> Mainitud hinnangud andis MKM-i esindajad suuliselt.

<sup>83</sup> Vt VVS § 63 (2) p 10.

<sup>84</sup> Vt 2.3. ptk.

TJA ja sestap on tal täiendav pädevus kontrollida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt koostatud raudteevõrgustiku teadaannet, kus käsitletakse ka läbilaskevõimega seotud küsimusi.

Tehnilise Järelevalve Ameti ametlikke seisukohti välislepingutega seotud küsimustes kirjalikus vormis ei ole saadaval, siiski võib väita, lähtuvalt RdtS-s sätestatud TJA ülesannetest hinnata raudteevõrgustiku teadaandeid, et nendes väljendub ka TJA seisukoht. Arvestades, et TJA täidab teadaannet kooskõlastades seadusega pandud kohustust, siis ei ole põhjust kahelda avaldatud teadaande ebakõlas TJA hinnangutega.

Raudteevõrgustiku teadaande koostab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ehk käesoleval juhul AS Eesti Raudtee igaks liiklusgraafiku perioodiks mai lõpust järgmise mai lõpuni ja selles kajastatakse infrastruktuuri juurdepääsu tingimused.<sup>85</sup> Antud töö raames tuleb seni avaldatud raudteevõrgustiku teadaandeid jagada mõtteliselt kahe etapi vahel: enne AS-i Eesti Raudtee kaheks eraldiseisvaks juriidiliseks isikuks ümberkujundamist (edaspidi nimetatud „RvTA“) ja pärast (nn „ajakohastatud“ raudteevõrgustiku teadaanne – edaspidi nimetatud „ajakohastatud RvTA“). Nimelt avaldas AS Eesti Raudtee oma kodulehel 21. jaanuaril 2013. aastal nn ajakohastatud RvTA, milles esitatud sätteid oli varasemate RvTA-ga tunduvalt muudetud. Samas võib väita, et kuni ajakohastatud RvTA avaldamiseni korraldati nii sisult kui vormilt peaaegu identseid RvTA-sid, seda eriti välislepingutest tulenevate õiguste ja kohustuste ning nende kandja selgitamisel.<sup>86</sup>

RvTA<sup>87</sup> sätestas punktis 1, et vaatamata AS-i Eesti Raudtee 14. jaanuaril 2009. aastal toimunud jagunemisele on rahvusvaheliste kokkulepete täitmisega seonduvad õigused ja kohustused on jätkuvalt AS-i Eesti Raudtee ning ta täidab kontsernis nendest kokkulepetest tulenevaid kohustusi ja teostab õigusi oma tütarettevõtjate kaudu, vastavalt oma tegevusvaldkonnale ja olemasolevatele tegevuslubadele. Seejuures jätkab AS EVR Cargo AS-i Eesti Raudtee õigusjärglasena raudtee kaubaveoteenuse osutamist. Lisaks punktis 1.3 sätestatud kinnitusele, et teadaande koostamisel on järgitud Euroopa Liidu Direktiivi 2001/14/EÜ nõudeid ja eesmärgi, sätestab RvTA punkt 2.1 kõikide infrastruktuuri kasutajale kohustuslike regulatsioonide sekka ka

---

<sup>85</sup> Vt RdtS § 51 (1).

<sup>86</sup> Vt Raudteevõrgustiku teadaanne (ajakohastatud), avaldatud 21.01.2013. Kättesaadav internetis: <http://www.evr.ee/doc.php?32267> (30.04.2013) . Raudteevõrgustiku ajakohastatud ja ajakohastamata variant koos selle lisadega kättesaadav internetis: <http://www.evr.ee/?id=32206> (30.04.2013)

<sup>87</sup> Võtan analüüsi aluseks 2. juulil 2012. aastal avaldatud 26.05.2013 kuni 24.05.2014 perioodiks koostatud raudteevõrgustiku teadaande (nn ajakohastamata RdTA). Kättesaadav internetis: <http://www.evr.ee/doc.php?32208> (30.04.2013)



kohustuse järgida raudteeveeremiga veetava kauba laadimisel rahvusvahelisi nõudeid ja eeskirju. Nende eeskirjade all peeti silmas SMGS-s, CIS-s,<sup>88</sup> Euroopa Liidus ja SRÜ Raudteetranspordi Nõukogu kehtestatud nõudeid.

RvTA punkt 3.1.13 jj sätestavad infrastruktuuri kasutamisega seotud üksikasjad rahvusvahelise raudteekaubaveo teostamisel.<sup>89</sup> RvTA punktis 3.1.17 selgitatakse Venemaaga seotud rongiliikluse üksikasju ja tehakse viited otseühenduse lepingule ja ajutisele piirikokkuleppele. Lisaks viidatakse ka OAO Venemaa Raudteed (RŽD) ja AS Eesti Raudtee vahel 9. veebruaril 2010. aastal sõlmitud koostöökokkuleppes sätestatud tingimustele raudteeliikluse korraldamisel. RvTA punkt 3.1.19 järgi reglementeerib transiit- ja import-eksportvedusid Eesti territooriumil SMGS ja vastavalt kokkuleppele on sisse seatud rahvusvaheline raudtee otseühendus lepingus osalejate riikide raudteedega, mille korraldajaks on Eestis AS Eesti Raudtee. RvTA punkti 3.1.20 järgi võtab AS EVR Cargo järjestikuse vedajana tulenevalt viidatud välislepingutele ja võlaõigusseaduse §-le 804 endale veokohustuse ning vastutuse vastuvõetud kaupade ja vagunite suhtes. Järgnevalt täpsustavad RvTA punktid 3.1.21 – 3.1.24 raudteeveo-ettevõtja võimalusi kasutada raudteeinfrastruktuuri kaubaveoteenuse osutamiseks rahvusvahelises ühenduses. Nimelt valib AS-iga Eesti Raudtee mitte seotud vedaja kahe variandi vahel:

- a) rahvusvahelise veolepingu lõpetamine piirijaamas, mis eeldab kaubasaaja poolt kauba ümberadresseerimist ja kauba kättesaamise kinnitamist tagamaks AS-i EVR Cargo veokohustusest vabanemist ja andmaks seejärel raudtee-ettevõtjale võimalus sõlmida VÕS § 774 järgi uus veoleping;
- b) vedaja vastutuse kandmise ja kaasnevate teenuste sisseostmine AS-lt EVR Cargo.

Sellest valikust tuleb 3.1.22 alusel teavitada ka TJA-d. Lisaks kordab RvTA punktis 3.1.24 varasemalt sätestatud, et AS EVR Cargo jätkab AS Eesti Raudtee õigusjärglasena veokohustuste ülevõtmist ja täitmist.

Ajakohastatud RvTA peamine erinevus eelnevatega väljendub kõikide AS-ile EVR Cargo või tema õigusjärglusele viitavate sätete puudumises. Rahvusvahelist raudteevedu SMGS-i alusel

<sup>88</sup> Ilmselt mõeldi siinkohal COTIF-it, kuna ajakohastatud RvTA-s on samal kohal märgitud CIS-i asemel COTIF.

<sup>89</sup> Vaadates nt punktis 3.1.20 sätestatud viiteid RdTA teistele punktidele, võib väita, et konkreetseks perioodiks koostatud RvTA-s on tehtud vaid osalised muudatused punktide ümber nummerdamisel, sest nimetatud punktis tehtud viidetele puuduvad selles RvTA-s vasted. Küll aga on nendele viidetele olemas vaste 2012-2013 perioodiks koostatud RvTA-s (kättesaadav internetis: <http://www.evr.ee/doc.php?32026> (30.04.2013)).

sätestavad ajakohastatud RvTA punktid 3.1.14 jj, kusjuures 3.1.15 järgi korraldatakse AS-i Eesti Raudtee ja teiste raudteefrastruktuuri-ettevõtjate vaheline raudteeliiklus õigusaktide ja poolte vahel sõlmitavate lepingutega. Venemaal puudutavas osas teeb ajakohastatud RvTA viited samadele õigusaktidele ja kokkulepetele, sh 2010. aasta RŽD ja AS Eesti Raudtee vahelisele raudteeühenduse korraldamise kokkuleppele. Punktis 3.1.21 sätestatakse aga esimene märkimisväärne erinevus eelmise RvTA-ga: (ainult) välislepingutest tulenevalt võtab AS Eesti Raudtee endale vastutuse vastuvõetud kaupade ja vagunite suhtes. Ka raudteeveo-ettevõtja kahese valiku tingimustes on muudatuseks see, et esimesel juhul vabastatakse rahvusvahelise veolepingu lõpetamisel AS EVR Cargo asemel AS Eesti Raudtee veokohustusest.

Olulisim muudatus on ajakohastatud RvTA punktis 3.1.22.2, kus selgitatakse raudteeveo-ettevõtja teist valikuvarianti rahvusvahelise raudteekaubaveo teostamise korral – sõlmida AS-ga Eesti Raudtee leping, millega kaasneb:

Vedaja vastutuse kandmi[n]e ja sellega kaasnevate teenuste sisseostmine AS-ilt Eesti Raudtee eraldi lepingute alusel kauba ja veovahendite ning nendega kaasnevate lepinguliste kohustuste ja vastutuse endale võtmist AS Eesti Raudtee ja ettevõtja vahelistes suhetes, mis ei mõjuta aga nende kehtivust kolmandate isikute (kaubasaatjad, kaubasaajad, ekspedeerijad) suhtes. [...] lepingu sõlmimiseks ning AS Eesti Raudtee infosüsteemidest olemasoleva informatsiooni saamiseks võtab Vedaja endale täieliku vastutuse vastuvõetud kaupade ja vagunite säilimise ja tähtaegse kohaletoimetamise eest [...].

Lepingu sõlmimisega seoses lasuvad vedajal täiendavad tingimused, mis hõlmavad endas: SMGS-i alusel pretensioonide lahendamisel ametlikku osalust; printsipaali ja deklarandi õigusi; 500 000 euro väärtuses vastutuse kindlustuslepingu esitamist AS-le Eesti Raudtee, kes on märgitud (raudteeadministratsiooni ülesannete täitjana) kaaskindlustatud isikuks; korrektselt koolitatud ja atesteeritud töötajaid täitmaks SRÜ Raudteetranspordi Nõukogu kokkuleppeid ja nõudeid; infosüsteemide koostalituse tagamist Vedaja ja AS-i Eesti Raudtee vahel; Raudteetranspordi Nõukogu tarvis statistiliste andmete kogumisele kaasa aitamist, teostades andmetega seotud toiminguid AS Eesti Raudtee Kliendi infoportaal. Ajakohastatud RvTA sätestab punktis 3.1.25 ka seda, et vaatamata vastava lepingu sõlmimisele ei ole raudteeveo-

ettevõtjal õigust nõuda AS-lt Eesti Raudtee tööruumide või –vahendite, -seadmete kasutusse andmist ning juurdepääsu andmist infosüsteemidesse.

Seda, kas ajakohastatud RvTA rahvusvahelist raudteevedu puudutavate sätete näol on tegemist revolutsiooniga Eesti raudteeturgudel, põhjendan lähemalt esialgsete järelduste alapeatükis.

### 2.2.3. KONKURENTSIAMETI SEISUKOHAD

Konkurentsiamet on samuti MKM-i valitsemisalas<sup>90</sup> ja tema raudteed puudutavad ülesanded tulenevad peaaesjalikult raudteeseadusest, konkurentsiseadusest ja Konkurentsiameti põhimäärusest. Lisaks erinevate tegevuslubade menetlemisele on Konkurentsiameti ülesandeks RdtS § 64 alusel konkurentsiolukorra jälgimine raudteeteenuste turul. Raudtee-ettevõtja võib esitada kirjaliku kaebuse Konkurentsiametile § 64<sup>1</sup> (1), kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on mh raudteevõrgustiku teadaande kinnitamisel, läbilaskevõime jaotamisel, liiklusgraafiku koostamisel või kasutustasu määramisel kohelnud teda diskrimineerivalt või muul viisil ebaõiglaselt.<sup>91</sup>

Konkurentsiamet ja konkurentsioiguse rakendamine Eesti raudteeturgudel võib esimesena meenutada AS-iga Spacecom seotud menetlusi, seda nii võitlust AS-ga Eesti Raudtee õiglaste tariifide pärast<sup>92</sup> kui ka konkreetset keelatud kokkulepete regulatsiooni rikkumist.<sup>93</sup> Siiski tuleb käesoleva töö raames olulisim Konkurentsiameti 15. detsembri 2008. aastal otsus nr 5.1-5/08-048-L, kus käsitleti raudteeveeremi registreerimisega seonduvat AS Eesti Raudtee tegevust.<sup>94</sup>

See otsus esitab mitmed analüüsimisele tulevad konkurentsialased nüansid. 1996. aastast alates sai AS Eesti Raudtee Raudteetranspordi Nõukogu kaudu õiguse kasutada OAO Venemaa Raudtee (RŽD) poolt erakaubavagunite (omanikukaubavagunid) kohta peetavat digitaalset andmebaasi ABD PV (*Автоматизированный банк данных парка грузовых вагонов*). Erakaubavagunite puhul on tegemist erinevatele ettevõtjatele (nt kaubasaajatele, saatjatele,

<sup>90</sup> Vt VVS § 63 (2) p 1.

<sup>91</sup> Vt Konkurentsiameti raudtee-alaste pädevuste kohta ka RdtS § 71<sup>1</sup>.

<sup>92</sup> Vt mh Konkurentsiameti väärteloasi nr 04/05. Kättesaadav internetis: [http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2008/vao2008\\_04\\_05.pdf](http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2008/vao2008_04_05.pdf) (30.04.2013). Vt ka Konkurentsiameti pressiteade: <http://www.konkurentsiamet.ee/?id=12625&highlight=eesti,raudtee> (30.04.2013).

<sup>93</sup> Vt Tallinna Ringkonnakohtu 11. märtsi 2008. aasta otsust 1-05-689.

<sup>94</sup> Konkurentsiameti otsus 15.12.2008 nr 5.1-5/08-048-L. Kättesaadav internetis: [http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2008/e2008\\_048L.pdf](http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2008/e2008_048L.pdf) (30.04.2013)

ekspedeerimisettevõtjatele) kuuluvate vagunitega, mille kasutamise ja käsutamise üle otsustab vaguni omanik. Seejuures on omanikukaubavagunid ja nn üldpargivagunid (raudteeadministratsioonidele kuuluvad vagunid) riskasutuses. AS Eesti Raudtee registreerib selles andmebaasis nii ühis- kui omanikupargivaguneid.<sup>95</sup> Nagu eelpool esitatud välislepingutest nägime, on Raudteetranspordi Nõukogu valitsemisalas lubatud kasutada vaid korrektselt vormistatud vaguneid, antud juhul tähendabki see ABD PV-s registreerimist.

Otsusega seotud menetlus oli küll ise seotud registreerimisega seotud tasude kujunemise läbipaistvuse ja lõpliku hinna osas. Siiski analüüsisid menetlusosalised ka AS-i Eesti Raudtee võimalikku turgu valitsevat seisundit ja olulise vahendi omamist konkurentsiseaduse mõttes. Nimelt leidis AS Eesti Raudtee, et kuna registreerimisega seotud toiminguid võivad teostada kõik Raudteetranspordi Nõukogu ja SMGS-i lepinguosalised raudteeadministratsioonid, siis ei oma AS Eesti Raudtee registreerimise ja sellega seotud turgudel turgu valitsevat seisundit.<sup>96</sup> Olnud määratlenud kaubaturu konkurentsiseaduse § 3 (1) ja võtnud arvesse menetlusosaliste kirjalikke selgitusi, sh teiste raudtee-ettevõtjate seletuskirjad, jõudis Konkurentsiamet järeldusele, et AS Eesti Raudtee siiski omab omanikukaubavagunite registreerimisteenuse osutamise kaubaturul Eesti Vabariigis turgu valitsevat seisundit vastavalt KonkS § 13 (1).<sup>97</sup> Selle järelduse põhjendustest on olulisim just AS-iga Eesti Raudtee mittenõustumine geograafilise turu määratluse osas. Konkurentsiamet leidis, et pelgalt teoreetiline võimalus veeremit mõnes teises lepinguosalises riigis registreerida ei ole piisav kaubaturu geograafilise ulatuse laiendamiseks ja hinnata tuleb sellise võimaluse reaalsel teostatavust. Lähtudes menetlusosaliste laekunud kirjalikest selgitustest leidiski Konkurentsiamet, et teiste riikide poolt pakutav registreerimise teenus ei ole asendatav AS-i Eesti Raudtee poolt pakutuga praktilis-majanduslike võimalike takistuste tõttu ja kaubaturu geograafiline ulatus piirneb Eesti Vabariigiga.<sup>98</sup> Kuna välislepingutest tulenevalt on AS Eesti Raudtee ainuke ABD PV-d kasutada võib ettevõtte, siis kuulub talle 100% sellest turust ehk AS Eesti Raudtee omab turgu valitsevat seisundit.<sup>99</sup>

Käesoleva magistritöö problemaatikast lähtudes võiks mõelda nimetatud Konkurentsiameti seisukohtade laiendamisele ka teistele välislepingutest tekkinud turgudele.

---

<sup>95</sup> *Ibid*, lk 2.

<sup>96</sup> *Ibid*, lk 5-6.

<sup>97</sup> *Ibid*, lk 22-24.

<sup>98</sup> *Ibid*, lk 23-24.

<sup>99</sup> *Ibid*, lk 24.

## 2.2.4. VEDAJA REGULATSIOONIDE KESKEL

Vedaja soovib oma kliendi jaoks osutatavat transporditeenust teostada võimalikult suures osas omade jõududega. Majanduslikust vaatenurgast tähendab suur kontroll kogu veoprotsessi üle suuremat efektiivsust ja seega suuremat tulu. Igasugune uus vaheisik on täiendav faktor, millel on võime mõjutada tunduvalt tööprotsessi operatiivsust ja omakorda vähendada ihaldatud efektiivsust. Mõistagi lisavad kõik välislepingutest tingitud raudteeadministratsiooni kohustuste täitmised vedajale rohkesti lisakulusid, seda nii aja kui konkreetsete täiendavate teenuste ostmise kohustuse näol. Ideaalis toimiks vedaja jaoks kõik tema enda vastutusel ja ilma formaalselt kohustuslike vaheisikuteta sarnaselt CIM-s sätestatud korrale.

Vedaja õiguste ja kohustuste kaardistamine on mõnevõrra keerulisem kui raudteeinfrastruktuuri haldaja puhul, sest lisaks veeremi ja infrastruktuuri kasutamisega seotud tegevuslubade ja juhtimisõiguste pälvimisele, erinevate vastutuskindlustuse nõutele vastamisele ja veoteenuste vaid tegevuseeskirja alusel osutamisele on vedajat puudutavaid reegleid vähe.<sup>100</sup> Märkimisväärtete sätete näiteks võib tuua raudteeseaduse § 50 (1), mille järgi on raudteeveo-ettevõtjal on õigus raudteeinfrastruktuuri kasutustasu, kasutusaja ja muude kasutustingimuste osas diskrimineerimata kasutada avalikku raudteed, et osutada raudteeveoteenust. Õigus saada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt juurdepääsu tagavaid põhi-, lisa- ja abiteenuseid on sätestatud RdtS §-s 58.

Raudteeveo-ettevõtja majandustegevuse teostamise vaatenurgast on tema olulisim kokkulepe raudteeinfrastruktuuri kasutamise leping ja selles arvestatud kasutustasu.<sup>101</sup> Selles sätestatud õigused ja kohustused ning nendest kinnipidamine annab vedajale võimaluse teha pikaajalisi kokkuleppeid rahvusvaheliste kaubasaatjate, -saajate ja ekspediitoritega. Tihti märkamatu rolli mängib ka raudteeliiklusregister, milles vedaja peab nt oma vedurid registreerima. Infrastruktuuril täiesti uusi veduri mudeleid tuleb enne registrisse kandmist vastavalt etteantud tingimustele katsetada.<sup>102</sup>

---

<sup>100</sup> Vt RdtS § 10 jj – tegevuslubade taotlemine erinevate raudteega seotud teenuste osutamiseks; § 14 – vastutuskindlustusega seonduv; § 20 jj – ohutustunnistus; § 44 jj – raudteeveeremi juhtimine; § 65 – raudteeveo-ettevõtja veoeskirja kohustus.

<sup>101</sup> Vt RdtS § 59.

<sup>102</sup> Vt raudteeliiklusregistriga seonduvalt RdtS 8. ptk.

Tulles vedaja põhitegevuse – veoteenuse osutamise – juurde, võib olla juba eelnevatest alapeatükkidest järeldatav, et vedaja tegevus on õiguslikul tasandil ebaselge ja praktikas seni toimiv süsteem võib olla tegelikult ilma selge juriidilise pinnaseta. Käesoleval ajal vormistatakse rahvusvaheline transiitvedu Venemaalt Eestisse järgnevalt:

- kaubasaatja, teades kõikide kauba marsruudil olevate raudteede nõusolekut, määratleb SMGS saatekirjas veose marsruudi nn transiitraudteede lisamise kaudu; saatekirja läheb ka lähte- ja sihtjaam;
- vastavalt SMGS-i erisuste kokkuleppele, tuleb ära märkida ka vedude eest maksja – lahtrisse 20 lisatakse nn ekspediitor ja praktikas tähendab see vedaja nime lisamist
- piirijaama jõudes teostab kõik kauba vastuvõtmisega seotud toimingud ametlikult AS Eesti Raudtee<sup>103</sup> ja dokumentatsiooniga seotud toimingute järel annab AS Eesti Raudtee esindaja kauba (vagunikoosseis) koos saatedokumentidega üle vedajale
- toimub vedurite vahetus ja vedaja sõidab tema veduri ja vedurimeeskonnaga sihtjaama, kus ootab kaubasaaja (nt vaheladu).<sup>104</sup>

Küsimus vedaja veotegevuse alusest tõusetub just piirijaamas raudteeadministratsioonilt saadetise saamisel: kas vedu SMGS-i alusel jätkub, kui jah, siis mis rolli mängib selles veolepingus raudteeveo-ettevõtja ja kuidas on määratletud piirijaamast sihtjaamani toimuva veo vastutus.

Olgu esmalt märgitud, et „vedaja“ mõiste kasutamine SMGS-ist ja välislepingutest tulenevate kohustuste täitmisel on AS-ga Eesti Raudtee mitte seotud raudteeveo-ettevõtja vaatenurgast kindlasti kohatu, seda isegi siis, kui raudteevõrgustiku teadaanne just „vedaja“ mõistet on kasutanud. Ajakohastatud RvTA-s sätestatud „revolutsioonilist“ võimalust vormistada AS Eesti Raudtee ja vedaja vahel vastav kaubaveoga seotud vastutust määratlev leping pole selle uudsuse tõttu veel sellise sõnastuse järgi rakendatud, kuid faktilisi asjaolusid lähemalt analüüsides võib

---

<sup>103</sup> Täna teeb seda praktikas AS EVR Cargo, kuna AS Eesti Raudtee kontsernis muudatustele vaatamata ei ole seni AS EVR Cargo roll „piiriüleste teenuste“ puhul muutunud. See on kindlasti ka seetõttu, et AS-l Eesti Raudtee puudub vastav füüsiline võimekus selliseid teenuseid osutada – neid osutas ju kontsernisiseselt AS EVR Cargo ja ümberkujundamisel võttis AS EVR Cargo kaasa ka vastava võimekuse.

<sup>104</sup> Konkreetselt naftasaaduste transpordiahela puhul vt **A. Balõbin**. Optimaalse tehnoloogilise skeemi arendamine ja rakendamine naftatoodete tarnimisel tehasest tankerini. Magistritöö. Eesti Mereakadeemia Merendusteaduskond. Tallinn 2012.

väita, et just nõnda praegune suhe vedaja ja raudteeadministratsiooni vahel toimibki, vaatamata kirjalikus vormis sellise lepingu puudumisele.

Vedaja kohustuste ülevõtmise all tuleb nii hetkel toimiva tehnoloogia kui ajakohastatud RvTA-s pakutud teise variandi puhul mõista raudteeadministratsiooniga kokkuleppele jõudmist vedaja rahvusvahelise raudteeveo protsessi kaasamises. Seega võib väita ka seda, et vaatamata vedajate pika aja jooksul tehtud ettepanekutele anda talle täiendavaid võimalusi protsessi ise juhtida, pole need ka ajakohastatud RvTA-s manifesteerunud ja tegu on vaid hetkel vaikival toimiva sõnastamisega.

Seega jäävad siinkohal lahtiseks ka küsimused piiril toimuva osas: kas vedaja saaks ajakohastatud RvTA teise variandi valiku korral ka ligipääsu raudteeadministratsioonide vahel teostatavatele toimingutele. Kuidas nt teostada piiriülesed toimingud ajutises piirikokkuleppes sätestatud üleandjaamas Petseri? Eelnevast tulenevalt ei saa kahjuks ajakohastatud RvTA teise alternatiivi uut sõnastust revolutsiooniliseks hinnata, isegi kui see esmapilgul nõnda tundus. Pigem on muudetud raudteeadministratsiooni esindaja nimetust AS-st EVR Cargo AS-ks Eesti Raudtee. Piiril teostatavate teenuste osas ei saa aga vedaja seisukohast väita, et midagi oleks muutunud ja praktika on pandud sõnadesse.

Ajakohastatud RvTA sõnastust võiks vaadelda ka kui mainitud MKM-i eelnõu jätku, sest kinnitatakse AS-i Eesti Raudtee raudteeadministratsiooni rolli. Samas kohustatakse vedajat sõlmima infrastruktuuri kasutamise lepingule lisaks veel üht lepingut, mille raames määratakse siseriiklikul tasandil raudteeadministratsiooni ja vedaja vaheline vastutus kauba ja taara eest. Sarnaselt eelnõuga ei muuda see aga olukorda raudteeveo-ettevõtja jaoks, kes sooviks välislepingutest tulenevatel turgudel ise tegutseda.

Ise tegutsemise all on lahendusena räägitud volituse andmisest, mis oma iseloomult on sarnane varasemalt AS-i Eesti Raudtee ja AS-i EVR Cargo vahel toona kontsernisiseselt sõlmitud lepingule, mille raames AS EVR tegutseski AS-i Eesti Raudtee „õigusjärglasena“. AS-ga Eesti Raudtee mitte seotud raudteeveo-ettevõtja puhul võiks sarnase lepingu puhul rääkida volituse andmisest, mille raames see vedaja võtab endale ka ajakohastatud RvTA-s sätestatud kohustused ja vastutab AS-i Eesti Raudtee ees vedaja ja raudteeadministratsiooni vahelise sisesuhte alusel. Ise tegutsemine ei saa aga välislepinguid muutmata esineda vedaja otsesuhtluses Venemaa raudteeadministratsiooniga.

Raudteevõrgustiku teadaannetes esitatud esimese variandi puhul on tegemist rahvusvahelise raudteetranspordi raames teoreetilise võimalusega, mis ei ole raudteeveo-ettevõtja huvides. Esmalt tuleb viidata ajakohastatud RvTA punktile 8.1.4.7.2, mille järgi ei ole raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal kohustust infrastruktuuri veo-ettevõtjale kasutada anda, kui veoettevõtja ei ole rahvusvaheliste vedude korral sisse seadnud adekvaatset tehnoloogiat rahvusvahelise veolepingu lõpetamiseks piiril ja uue sõlmimiseks. Selle lähtekoha kehtivuse üle võiks küll juba eraldi arutleda, kuid see sõnastab hästi esimese alternatiivi praktilised takistused. Nimelt on kõiki võimalikke tingimusi kokku võttes kaubasaatjal või –saajal kasulikum kasutada seda vedajat, kellega koostöös ei pea erinevaid täiendavaid kohustusi täitma. Lisaks kaubasaatjale ja –saajale ebamugavuste tekitamises tuleb arvestada ka täiendavate ajaliste ja tööjõu kuludega, mis on seotud piirijaamas ümberadresseerimisega.

Ka esimese variandi puhul ei hakka vedaja osalema raudteeadministratsioonidele pandud kohustuste täitmisel, sest lahtiseks jäävad küsimused: kes läheb juba nimetatud näite järgi Venemaal asuvasse Petseri jaama kaubale järgi ja võtab nii kauba kui taara lepingutele vastavalt vastu. Siinkohal tuleb just toonitada, et lisaks konkreetsele kaubaveole käib kogu protsessiga kaasas ka taaraga seotud küsimused, mis ongi suures osas esitatud välislepingute keskmes. Taaraga seotud kohustusi saab täita vaid raudteeadministratsioon, seega ametlikult läheb Petserisse kauba ja veeremi järgi AS Eesti Raudtee. Sarnaselt teise variandi juures esitatud loogikale oleks parimaks lahendus raudteeadministratsiooni volitus vedajale neid tegevusi teostada ise ja konkreetset Petseri puhul võtta kaup vastu raudteeadministratsiooni egiidi all.

Välislepingute mõjust tuleneb aga üks väga oluline aspekt vedaja jaoks, mis vajab toonitamist. Lähtudes välislepingutes sätestatud õigustest ja kohustustest kauba ja taara üleandmisel ja vastuvõtmisel majandusliku vaatenurga kaudu, siis mõistagi on nende õiguste omanik loonud iga kohustuse kohta eraldi teenuse. Mida rohkem teenuseid, seda rohkem on võimalik küsida raha nt iga vaguni pealt.

Vedajaga seotud probleemistikku arendab edasi 4. Peatükk. Järgnevalt teen ekskursi tagasi 90. aastatesse esitamaks ülevaadet AS-i Eesti Raudtee kujunemisest ning selle protsessiga seotud dokumentatsioonist.



### **2.3. AS EESTI RAUDTEE ARENG, VIITED VÄLISLEPINGUTELE JA EUROOPA LIIDU ÕIGUSELE TAASISESEISVUMISAJA ERASTAMISLAINES JA EDASPIDI**

Mitmete üleminekuajale omaste ja vajalike aktide kõrval võttis Eesti Vabariigi Ülemnõukogu 29. augustil 1991. aastal vastu otsuse „NSV Liidu riigiorganite alluvuses või halduses olevate või nende juhtimisel tegutsevate Eesti Vabariigis asuvate ettevõtete, asutuste ja organisatsioonide vara ja juhtimise kohta“, millega tunnistati kehtetuks alates 1940. aastatest vastu võetud aktid ettevõtete, asutuste ja organisatsioonide üleandmise kohta NSV Liidu valitsemisorganitele.<sup>105</sup> Tuginedes ühelt poolt otsusele „Eesti riiklikust iseseisvusest“ ja teisalt Eesti Vabariigi omandiseaduse paragrahvile 35 määras Ülemnõukogu Eesti Vabariigi territooriumil tegutsevad NSV Liidu valitsemisorganite alluvuses olevad ettevõtted Eesti Vabariigi omadisse.<sup>106</sup> Ühtlasi anti otsuse punktiga 1 Vabariigi Valitsusele ülesanne korraldada nimetatud ettevõtete, asutuste ja organisatsioonide juhtimine. Järgnesid rohked Vabariigi Valitsuse õigustloovad aktid, enamasti korralduse vormis, mis lõid pinnase mitmete riigi omandis olevate ettevõtete ümberkujundamiseks ja erastamiseks.

Vabariigi Valitsuse 12. septembril 1991. aastal vastu võetud määrus nr 182 „Eesti Vabariigi Ülemnõukogu 29. augusti 1991. a. otsuse täitmise abinõude kohta“ määras Eesti Vabariigi ministriumitele moodustada vastavad komisjonid võtmaks määruse Lisas 1 „Eesti Vabariigi haldusse ülevõetavate NSV Liidu riigiorganite alluvuses või halduses olnud või nende juhtimisel tegutsenud ettevõtete, asutuste ja organisatsioonide ning ülevõtmist korraldavate Eesti Vabariigi ministriumide ja riiklike ametite loetelu“ nimetatud ettevõtted, asutused ja organisatsioonid ministriumi haldusse. Määruse punktide 4 ja 6, määruse Lisa 2 „Eesti Vabariigi haldusse ülevõetavate ettevõtete nimekiri, mille baasil moodustatakse riigiettevõtted“ koostöös loodi

---

<sup>105</sup> Eesti Vabariigi Ülemnõukogu otsus NSV Liidu riigiorganite alluvuses või halduses olevate või nende juhtimisel tegutsevate Eesti Vabariigis asuvate ettevõtete, asutuste ja organisatsioonide vara ja juhtimise kohta – RT 1991, 30, 353. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13071836> (09.04.2013)

<sup>106</sup> Vt *ibid*, punkt 2. Eesti Vabariigi omandiseadus reguleeris omandisuhteid enne Eesti Vabariigi tsiviilkoodeksi vastuvõtmist. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/28331> (09.04.2013)

Balti Raudtee Eesti Raudteekonna baasil riigiettevõtte Eesti Raudtee.<sup>107</sup> Vastavalt selle määruse Lisas 1 sätestatule korraldas seda protsessi Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeerium.

Lähtudes raudteeinfrastruktuuri majandamise ja raudteekaubaveo seisukohast, toon välja mõned tähelepanekud Eesti Raudtee kui õigussubjekti arengut mõjutanud sammud Vabariigi Valitsuse aktidest. Peaasjalikult on need nopped Vabariigi Valitsuse korraldusest, nt 21. detsembri 1994. aasta nr 1083-k „Riigivara erastamise programm 1995. aastaks“<sup>108</sup> ja ka edaspidi korralduse vormis vastu võetud erastamiskavadest 1996.,<sup>109</sup> 1997.,<sup>110</sup> 1998.,<sup>111</sup> 1999.,<sup>112</sup> 2000.<sup>113</sup> ja 2001.<sup>114</sup> aastaks (edaspidi nimetatud (vastavalt aastale) „erastamiskava korraldus“).

### 2.3.1. ERASTAMISKAVAD 1995-2001 JA AS EESTI RAUDTEE ARENG

Loetletud korraldused ilmestavad väga hästi 90. aastate kestel toimunut, kus märksõnadeks olid erastamistingimuste välja kujundamine, ettevõtete restruktureerimine, erastamiseks ettevalmistamine ja erastamine ise. Selle protsessi keskel seisis ka riigiettevõtte Eesti Raudtee, mille erastamise ettevalmistamise tingimusena märgiti 1995. aasta erastamiskava korralduses: 1) moodustada aktsiaselts sõltumatute üksuste baasil (reisi- ja kaubaveo korraldamine, raudteetranspordiga kaasnevate teenuste osutamine, depoomajandus); ja 2) asutada *holding*-tüüpi aktsiaselts(id) nimetatud aktsiaseltside aktsiate hoidmiseks ja koostöö koordineerimiseks. Erastamise eelduseks toodi raudtee õiguslikku staatust ja haldamist käsitlevate õigusaktide vastuvõtmist.

---

<sup>107</sup> Vabariigi Valitsuse 12. septembril 1991. aastal vastu võetud määrus nr 182 „Eesti Vabariigi Ülemnõukogu 29. augusti 1991. a. otsuse täitmise abinõude kohta“ – RT 1991, 32, 400. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/29556> (10.04.2013)

<sup>108</sup> Vabariigi Valitsuse 21. detsembri 1994. a korraldus nr 1083-k – RT I 1995, 2, 29. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/24826> (11.04.2013)

<sup>109</sup> Vabariigi Valitsuse 20. veebruari 1996. a korraldus nr 155-k – RT I 1996, 17, 288. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/28772> (11.04.2013)

<sup>110</sup> Vabariigi Valitsuse 4. veebruari 1997. a korraldus nr 105-k – RT I 1997, 13, 214. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12928192> (11.04.2013)

<sup>111</sup> Vabariigi Valitsuse 5. mai 1998. a korraldus nr 397-k – RT I 1998, 41, 648. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/75247> (11.04.2013)

<sup>112</sup> Vabariigi Valitsuse 3. veebruari 1999. a korraldus nr 91-k – RT I 1999, 12, 195. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/77013> (11.04.2013)

<sup>113</sup> Vabariigi Valitsuse 11. jaanuari 2000. a korraldusega nr 13-k – RTL 2000, 12, 132. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/81249> (11.04.2013)

<sup>114</sup> Vabariigi Valitsuse 24. aprilli 2001. a korraldus nr 261-k – RTL 2001, 53, 735. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/85151> (11.04.2013)

1996. aasta erastamiskava korralduses esitati erastamise eesmärgidena konkurentsi tugevdamist ja monopolistlike tendentside vähendamist majanduses. Prioriteetsete erastamisvaldkondade hulka kuulusid ka infrastruktuuri ettevõtted. Erastamiskava punktis 5 nimetati ära ka riigiettevõtte Eesti Raudtee kui üks loomuliku monopoli tunnustega ettevõtte, mille erastamiseks ettevalmistamist tuli 1996. aastal alustada. Erastamiskava korralduse punktis 4 märgiti:

Loomuliku monopoli tunnustega ettevõtete reorganiseerimine ja restruktureerimine peab olema suunatud nende monopoolse seisundi nõrgendamisele ning efektiivsuse suurendamisele.

Vabariigi Valitsuse 8. märtsi 1996. aasta korralduse nr 240-k „Riigiettevõtte Eesti Raudtee arengukavast aastateks 1996–2000“<sup>115</sup> raames nõustuti selle punktis 3 ka „Riigiettevõtte Eesti Raudtee saneerimise ja restruktureerimise kavaga aastateks 1996–1997“.<sup>116</sup> Selles kavas sätestati riigiettevõtte aktsiaseltsiks reorganiseerimise (2.2) ja infrastruktuuri hoiuks tütaretevõtja asutamise (2.5, 3.1) plaanide kõrval ka õigusloome arendamisega seonduv (5.). Nimelt oli kavas toodud ülesannete seas järgmised magistr töö probleematika jaoks märgilise tähtsusega tegevused: raudteeseaduse muutmise seaduse eelnõu ettevalmistamine, arvestades võimalikku ühinemist Euroopa Liiduga (5.1); rahvusvaheliste raudteealaste lepingute korrastamine, arvestades võimalikku ühinemist Euroopa Liiduga (5.2); raudtee veondus- ja kommertslepingute süsteemi korrastamine (5.4). Tuleb siinkohal möönda, et rahvusvaheliste raudteealaste lepingute ja veondus- ja kommertslepingute süsteemi korrastamise eesmärkidele eelnevatest või järgnevatest erastamisalastest Vabariigi Valitsuse dokumentidest lisa ei leidu.

1997. aasta erastamiskava korralduses toodi erastamise eesmärkide seas välja infrastruktuuri ettevõtete efektiivsuse tõstmist restruktureerimise ja erainvesteeringute kaasamise kaudu. Ettevõtete erastamine pidi jätkuma Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud erastamiskavade alusel, üheks ettevõtteks oli jätkuvalt riigiettevõtte Eesti Raudtee.

Vabariigi Valitsuse 5. augusti 1997. aasta korraldusega nr 588-k<sup>117</sup> kujundati riigiettevõtte Eesti Raudtee ümber aktsiaseltsiks – AS Eesti Raudtee, mis kanti 3. oktoobril 1997. aastal ka

---

<sup>115</sup> Vabariigi Valitsuse 8. märtsi 1996. a korraldus nr 240-k – RT I 1996, 20, 408. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13000793> (11.04.2013)

<sup>116</sup> *Ibid.*

<sup>117</sup> Vabariigi Valitsuse 5. augusti 1997. a korraldus nr 588-k – RT I 1997, 58, 990. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/73853> (11.04.2013)

äriregistrisse. Vastavalt Vabariigi Valitsuse 11. juuni 1997. aasta korraldusele nr 442-k<sup>118</sup> loeti ümberkujundamisel kõik riigiettevõtte Eesti Raudtee bilansis olev vara üleläänuks aktsiaseltsi Eesti Raudtee omandisse, kusjuures aktsiad kuuluvad riigile ja aktsiate valitsejaks sai Teede- ja Sideministeerium.<sup>119</sup>

1998. ja 1999. aasta korraldustes jäid peaeesmärgid ja prioriteetsed valdkonnad samaks. Infrastruktuuri ettevõtteid omavate riigi äriühingute restruktureerimise eesmärkide sekka lisandus osutatavate teenuste hinnakujunduse läbipaistvuse tagamine, konkurentsi tekkeks eelduste loomine, majandusliku efektiivsuse parandamine ning äriühingute loomine. Vastavalt 1998. aasta korraldusele tuli restruktureeritavate ettevõtete seas ka Eesti Raudteega toimida nõnda, et selle põhitegevus reisijate- ja kaubaveoteenuste osutamise näol toimuks eri äriühingutele kuuluvates ettevõtetes. Need eraldiseisvad äriühingud võisid kuuluda tütarettevõtetena ASi Eesti Raudtee koosseisu või nende aktsiad või osa pidi kuuluma riigi omandisse.

2000. aasta korralduse punktis 5 kätkes ASi Eesti Raudtee enamusaktsiate (51%–66%) strateegilisele investorile erastamise lõpule viimise kohustuse (2000. aasta lõpuks) kõrval järgnevaid täpsustusi lisatingimuste näol: investeringud infrastruktuuri läbilaske- ja konkurentsivõime suurendamiseks peavad olema tagatud; erastamismudel peab tagama infrastruktuuri valdava erastatud ettevõtte majandusliku huvi infrastruktuuri investeerimise vastu; erastamise nõustaja peab soovitude väljatöötamisel lähtuma Euroopa Liidu kohustusliku iseloomuga raudtee-eeskirjadest; raudtee läbilaskevõime jaotamisprintsiipide väljatöötamisel tuleb lähtuda kehtivast raudteeseadusest ning Euroopa konkurentsireeglitest.

Eelnevad nopped ilmestavad taasiseseisvumisaja algusest saadik läbiviidud erastamiste juures üht märkimisväärset rõhuasetust. Nimelt pidid restruktureerimised ja erastamised tooma lisaks turumajanduse edendamise, ausa konkurentsi ja üldiselt läbipaistva süsteemi tagamisele kaasa ka kooskõla Euroopa Liidu vastavatele majandussektoritele loodud reeglitega.

---

<sup>118</sup> Vastavalt Vabariigi Valitsuse 11. juuni 1997. aasta korraldusele nr 442-k „Riigiettevõtte Eesti Raudtee ümberkorraldamis- ja erastamiskava ning -põhimõtete kinnitamine“ – RT I 1997, 46, 745. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/73640> (11.04.2013)

<sup>119</sup> Olgu märgitud, et 13. aprilli 1998. aastal kinnitati AS Eesti Raudtee jagunemiskava raames ka AS-i Edelaraudtee eraldamine AS-st Eesti Raudtee. Täna sel päeval AS GoRail nime kandev ettevõtte loodi AS EVR Ekspress nime all samuti riigiettevõtte Eesti Raudtee varadest. Mõlemad ettevõtted tegelevad reisijateveoga, mis ei ole käesoleva töö teemaks.

Sellist järeldust kinnitab ka Vabariigi Valitsuse 5. jaanuari 1999. aasta korraldus nr 12-k,<sup>120</sup> mille punktis 11 sätestati raudtee kaubavedude aktsiaseltsile kohustus pidada vastavalt Euroopa Liidu raudtee direktiivile 91/440/EMÜ raamatupidamises eraldi tulude-kulude arvestust oma infrastruktuuri haldamist puudutava tegevuse kohta ning

[t]agama vastavalt Eesti seadustele ja Euroopa Liidu direktiividele 91/440/EMÜ ja 95/19/EÜ, arvestades kontsessioonilepingu objektiks oleva raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimet, teistele raudteeveo-ettevõtjatele vaba juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile, sõlmides nendega vastavad lepingud. Raudtee kaubavedude aktsiaselts kohtleb kõiki raudteeveo-ettevõtjaid võrdselt ega diskrimineeri neid.<sup>121</sup>

Eesti Vabariik sai Euroopa Liidu liikmesriigi staatuse 1. mail 2004. aastal, mil jõustus 2003. aasta Euroopa Liiduga ühinemise leping.<sup>122</sup> Samal ajal otsustas Vabariigi Valitsus 11. mai 2004. aasta korraldusega nr 345-k erastada 66% protsenti AS Eesti Raudtee aktsiatest Baltic Rail Services OÜ-le.<sup>123</sup> See dokument annab põhjaliku ülevaate AS-i Eesti Raudtee erastamisega seonduvast: täpsustused varasematest erastamiskavadest, erastamiskonkursiga seotud dokumendid ja kohtumenetlused, erinevate pakkujate taust ja pakkumiste sisu, erastamislepingu sõlmimine, plaanid Eesti Raudtee majandamisel, sh välissuhete arendamine Raudteetranspordi Nõukogu silmas pidades. Siiski otseselt välislepingutega seonduvat selles otsuses ei puudutata.

Erastamisleping lõpetati ja AS-i Eesti Raudtee enamusaktsiad taasomandati Vabariigi Valitsuse 10. novembri 2006. aasta korraldusega nr 625.<sup>124</sup> Riigikogu 6. detsembri 2006. aastal otsusega

---

<sup>120</sup> Vabariigi Valitsuse 5. jaanuari 1999. aasta korraldus nr 12-k „Raudtee infrastruktuuri kontsessioonilepingu tingimuste heakskiitmine“ – RT I 1999, 5, 82. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/76842> (11.04.2013)

<sup>121</sup> *Ibid.* punkt 11. Euroopa Liidu reeglistikku käsitlevas 3. peatükis näeme, et direktiivil 91/440/EMÜ on Euroopa raudteetranspordis väga oluline roll mängida.

<sup>122</sup> Leping Belgia Kuningriigi, Taani Kuningriigi, Saksamaa Liitvabariigi, Kreeka Vabariigi, Hispaania Kuningriigi, Prantsuse Vabariigi, Iirimaa, Itaalia Vabariigi, Luksemburgi Suurhertsogiriigi, Madalmaade Kuningriigi, Austria Vabariigi, Portugali Vabariigi, Soome Vabariigi, Rootsi Kuningriigi, Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi (Euroopa Liidu liikmesriikide) ning Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi vahel Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi ühinemise kohta Euroopa Liiduga. 2003. aasta Euroopa Liiduga ühinemise leping – RT II 2004, 3, 8. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/718882> (11.04.2013)

<sup>123</sup> Vabariigi Valitsuse 11. mai 2004. aasta korralduse nr 345-k „ASi Eesti Raudtee 66% aktsiate erastamise otsus“ – RTL 2004, 64, 1079. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/756052> (14.04.2013)

<sup>124</sup> Vabariigi Valitsuse 10. novembri 2006. aasta korraldus nr 625 „Aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE erastamislepingu lõpetamine ja aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE enamusaktsiate omandamine“ – RTL 2006, 80, 1497. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12751483> (12.04.2013)

kiideti AS-i Eesti Raudtee erastamislepingu lõpetamine ka heaks – AS Eesti Raudtee taasriigistati.<sup>125</sup> Ühtlasi kohustati otsuse punktis 5 Vabariigi Valitsust teha ettevalmistused „Transpordi arengukava 2006-2013“ muutmiseks, et arengukavas kajastuksid AS-iga Eesti Raudtee toimunud muudatused.

14. jaanuaril 2009. aastal kanti äriregistrisse kaks uut ettevõtet – AS EVR Cargo (registrikood 11575850) ja AS EVR Infra (registrikood 11575838). Seega jagunes AS Eesti Raudtee (registrikood 10281796) kolmeks ettevõtteks, mille raames said peamisteks tegevusaladeks AS-il EVR Cargo – kaubavedu ning AS-il EVR Infra – infrastruktuuri haldamine ja korrashoid. AS-st Eesti Raudtee sai *holding*-tüüpi ettevõte.

Raudteeseaduse<sup>126</sup> alusel AS EVR Infra poolt väljaantava „Raudteevõrgustiku teadaande 31.05.2009-29.05.2010 perioodiks“ punkti 1.2 järgi on rahvusvaheliste kokkulepete täitmisega seonduvad õigused ja kohustused jätkuvalt AS-l Eesti Raudtee, mis teostab nimetatud kohustusi oma tütaretevõtete kaudu vastavalt oma tegevusvaldkonnale ja olemasolevatele lubadele, kusjuures AS EVR Cargo jätkab AS Eesti Raudtee õigusjärglasena raudtee kaubaveoteenuse osutamist ning AS EVR Infra raudteeinfrastruktuuri majandamist.

3. septembri 2012. aasta 31. kandega AS-i Eesti Raudtee (registrikood 10281796) äriregistri andmetesse jagunes Eesti Raudtee taaskord, kus omandavateks äriühinguteks olid AS EVR Infra (registrikood 11575838) ja AS EVR Cargo (registrikood 11575850). Seega kustutati 1997. aastal 3. oktoobril äriregistrisse kantud AS Eesti Raudtee, ühtlasi liikus „AS Eesti Raudtee“ ärinimi üle AS-le EVR Infra. Kuidas aga jagunevad varasemalt kontsernis läbipõimunud ülesanded, sh rahvusvaheliste kokkulepete täitmisel, väljakujundatud infovahetusel, veodokumentide käitlemisel jne, on tänase päeva seisuga jätkuvalt lahtised.

Seega nägime AS-i Eesti Raudtee kujunemist koos erinevate erastamislainega kaasaskäivate dokumentidega. Ühtlasi tuleb eelnevat lugedes jälgida püstitatud eesmärkide saavutamise taset. Võib ju öelda, et Vabariigi Valitsus on pealtnäha teostanud kõik ettepanud plaanid, pidades

---

<sup>125</sup> Riigikogu 6. detsembri 2006. aastal otsus „AS Eesti Raudtee erastamislepingu poolte kokkuleppel lõpetamise ja AS Eesti Raudtee enamusaktsiate omandamise heakskiitmine“ – RT I 2006, 56, 419. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12760911> (12.04.2013)

<sup>126</sup> Alates 19. novembril 2003. aastal vastuvõetud raudteeseadusest (RT I 2003, 79, 530 – kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/683416> (14.04.2013)) on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustatud seaduse § 51 (1) alusel väljastama raudteevõrgustiku teadaande erinevatest raudtee kasutust puudutavatest tingimustest teadaandmiseks.

silmas just neid plaane, mis kätkesid endas raudteeturgude liberaliseerimist. Siiski jäid kirjeldatud välislepingud ajakohastamata. Antud juhul võib etteruttavalt möönda, et välislepingute ajakohastamine on plaanil kindlasti lihtsam ülestäheldada kui reaalsuses teostada, arvestades osapoolte paljusust ja veel enam seda, et kaubandussuhteid puudutav välissuhtlus ei pruugi alates 2009. aasta Lissaboni lepinguga olla enam liikmesriigi ainuotsustuse meelevaldas.

### **2.3.2. TRANSPORDI ARENGUKAVAD: 1999-2006, 2006-2013, 2014-2020**

Teede- ja Sideministeeriumi poolt koostatud „Transpordi arengukava 1999-2006“<sup>127</sup> kätkeb endas samuti konkreetseid viiteid Euroopa Liidu reeglitega kooskõlas arengute planeerimisele. Selle punkt 1.2 tegi eesmärgiks integreerida Eesti üle-euroopalisse transpordivõrgustiku kujunemisprotsessi ja selleks tuli täiel määral järgida vastavaid Euroopa Liidu poliitikaid. Prioriteetsetelt arendatavate suundade seas oli ka ida-lääne suund ehk Tallinn-Tapa-Narva raudtee ja Tapa-Tartu-Petseri, mis pidid teenindama SRÜ ja Lääne-Euroopa vahelisi vedusid. Lisaks seati 1999-2003. aasta vahemiku üheks eesmärgiks raudtee riikliku juhtimise Euroopa Liidu direktiividele vastavaks ümberkorraldamist.

Arengukava seadusandluse arendamist käsitlevas punktis 1.3 toodi peamiseks eesmärgiks Euroopa Liidu transpordialase *acquis communautaire*’ga kooskõla loomist, tehes viiteid Euroopa Ühenduse asutamislepingu transpordi puudutavatele sätetele. Arengukava täpsustas need transpordi puudutavad õigustloovad aktid, millele tuleb tähelepanu pöörata: konkurentsiseadus, raudteeseadus ja selle alusel vastuvõetavad rakendussätted. Plaanitava Raudteeameti pädevusse kuulusid konkurentsi, ühistranspordi ja transiitkaubaveo edendamine, riikliku järelevalve teostamine ja sunni kohandamine, raudteeõnnetuste juurdlemine, registrite pidamine ja kogutud statistiliste andmete töötlemine, raudteealaste õigus- ja normatiivaktide väljatöötamine ning nende rakendamise korraldamine ning raudteetranspordi alal Eesti esindamine rahvusvahelisel

---

<sup>127</sup> Vt Vabariigi Valitsuse 14. jaanuari 1999. a korraldusele nr 29-k „Vabariigi Valitsuse 1999. a I poolaasta tööplaani kinnitamine“ (RT I 1999, 6, 100 – kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/76862> (15.04.2013)) lisatud tööplaani punkt 42 - Transpordi ja side arengukava aastateks 1999—2006. Arengukava kättesaadav internetis: [http://www.google.ee/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CDoQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.mkm.ee%2Fdoc.php%3F356350&ei=2NBrUYftNcnBswaBpYGICQ&usq=AFQjCNGOG0Pit08sfvyZtVm3soqJ3uOXcw&sig2=ADzPHX9DNGluYA94dVi\\_w&bvm=bv.45175338,d.Yms&cad=rja](http://www.google.ee/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CDoQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.mkm.ee%2Fdoc.php%3F356350&ei=2NBrUYftNcnBswaBpYGICQ&usq=AFQjCNGOG0Pit08sfvyZtVm3soqJ3uOXcw&sig2=ADzPHX9DNGluYA94dVi_w&bvm=bv.45175338,d.Yms&cad=rja) (15.04.2013)



tasandil. Lisaks nimetas arengukava juba ülal esile toodud välislepingud, millega arengukava kohaselt Eesti Vabariik on liitunud.

Transpordi arengukava 2006-2013<sup>128</sup> märkis transpordipoliitika visiooni raames eesmärgina efektiivse veondusturu toimimist ja Eesti transpordiettevõtete rahvusvahelist konkurentsivõimet. Riigi ülesandeks on transporditeenuste turul ausa konkurentsi valitsemise tagamine, kusjuures raudteetranspordis tuleb erilist tähelepanu pöörata turegulatsioonile, mis arengukava järgi seisnes õiglases läbilaskevõime jaotamises, raudteeohutuses ja õiglase infrastruktuuri kasutustasu rakendamises.<sup>129</sup> Transpordi arengukava eesmärkide ja meetmete seksioonis 2.3 leidis arengukava, et seoses Eesti majandusruumi väiksuse tõttu pakuvad just piiriülesed koostöövõimalused ettevõtjatele võimalust oma tegevusi laiendada ning riigi huvides on sellise koostöö levikut soodustada läbi kontaktide loomise hõlbustamise kohalike ettevõtjate ja välispartnerite vahel. Ettevõtete konkurentsivõime suurendamise tarvis on riigil võimalik ka läbi aktiivse suhtluse teiste riikide valitsuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega ning kaitsa neis Eesti ettevõtjate huve.<sup>130</sup> Samas konkreetsed viited raudteeveo-ettevõtjate tarvis probleemsete välislepingute muutmiseks või mõne muu lahenduse leidmiseks puudusid. Välislepingute teemat ei polemiseeritudki.

Transpordi arengukava 2006-2013 AS Eesti Raudtee erastamislepingu lõpetamise ja taasriigistamise järel tehtud muudatustes<sup>131</sup> leiti, et riigi roll raudteevaldkonna arendamises on suurenenud. Lisaks tehti viited probleemsetele raudteevaldkonna aspektidele, seejuures Kagu-Eestis piirijaama puudumisele, mille tõttu kaubarongide tehniline kontroll toimub Venemaa Petseri piirijaamas.<sup>132</sup> Välislepingute teemat ei püstitatud.

---

<sup>128</sup> Riigikogu 24. jaanuari 2007. aasta otsus „Transpordi arengukava 2006-2013 kinnitamine“ – RT I 2007, 11, 54. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12784604> (01.05.2013). Arengukava kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/0000/1278/4604/12784610.pdf#> (01.05.2013)

<sup>129</sup> VT Transpordi arengukava 2006-2013 punkt 2.1, lk 20.

<sup>130</sup> Vt *ibid*, lk 53.

<sup>131</sup> Vt Riigikogu 12. märtsi 2008. aasta otsuse „Transpordi arengukava 2006–2013“ raudteevaldkonna muutmine“ lisa – RT I 2008, 14, 95. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12941468> (01.05.2013). Lisa kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/0000/1294/1468/12943732.pdf#> (01.05.2013)

<sup>132</sup> Vt muudetud arengukava punkti 3. 2011. aastal avati Koidula raudteepiirijaam, kuid kõik kaubaga seotud kontrollid-ülevaatused ja üleandmised-vastuvõtmised toimuvad välislepingutest tulenevalt ikkagi Petseri jaamas.



Transpordi arengukava 2014-2020 ettepanekus<sup>133</sup> puuduvad konkreetset viited raudteevaldkonna probleemidele, sh käesolevas magistritöös viidatud välislepingutele ja nende võimaliku muutmisprotsessi algatamisele.

## 2.4. VAHEKOKKUVÕTE

Magistritöö 2. peatükk kaardistas Eestis kehtivat raudteeregulatsiooni, mida lugedes tuli iga õiguse, kohustuse, poliitilise otsuse vms puhul hinnata, kuidas see mõjutab raudteeveo-ettevõtja võimalusi oma majandustegevust teostada, arendada ja konkurentsivõimet suurendada.

Kuna magistritöö keskmes on just Eesti-Vene naftatransiit raudteel, siis esitasin sellega seotud rahvusvahelised organisatsioonid (Raudteetranspordi Nõukogu, OSJD) ja välislepingud (koostööpõhimõtete kokkulepe, NSVL jagamiskokkulepe, SRÜ ühiskasutuskokkulepe, otseühenduse leping, ajutine piirikokkulepe, SMGS ja SMGS-i erisuste kokkulepe). Need välislepingud markeerisid 90. aastate algust Ida-Euroopa raudteeturgudel, kus keskseks tegijaks olid vertikaalselt integreeritud riigiraudteed.<sup>134</sup> Sestap puudus neis ka viide raudteeveo-ettevõtjale. Seega jagasid välislepingud kõik rahvusvahelise raudteekaubaveoga seotud ülesanded nii kauba, kaubadokumentide, taara, veoteenuse osutamise jms osas ära riigiraudteede ja osati kaubasaatja ja -saaja vahel. Viitasin ka CIM-i sätetele kui vedajat veoprotsessi lülitavatele normidele, kuid CIM-i kasutusala on Eestis piiratud.

Riigi seisukohad välislepingute kehtivuse ja õiguste-kohustuste kandja osas ei aidanud samuti vedaja konkurentsivõime suurendamisele kaasa. Selgitasin ka vedaja tänase praktika üksikasju ja seostasin seda raudteevõrgustiku teadaannetes esitatud infrastruktuuri kasutamise ja rahvusvahelises veoprotsessis osalemise tingimustega.

---

<sup>133</sup> Vt 6. septembri 2012. aasta Vabariigi Valitsuse korraldus nr 386 „Transpordi arengukava 2014-2020 (ettepanek)“. Kättesaadav internetis: <https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/arengukavade-koostamise-ettepanekud/Transpordi%20arengukava%202014-2020%20koostamise%20ettepanek.pdf> (01.05.2013)

<sup>134</sup> Sellest täpsemalt 3. peatükis.

Konkurentsiameti seisukohad ABD PV andmebaasi kohta on siiski oluliseks hüppelauaks edaspidises analüüsis, kuna välislepingutest tulenevat ainuõigust AS-le Eesti Raudtee määratleti 100%-liselt turu valitsemisena.

AS-i Eesti Raudtee arenguloo ja sellega kaasnenud dokumentide väljatoomise eesmärk oli näidata Eesti riigi raudteed ja selle reguleerimist puudutavate seisukohtade arengut ja plaane. Vaatamata järjest süvenenud soovile luua monopolsete infrastruktuuri ettevõtjate tegevustes võimalikult suur korrelatsioon Euroopa Liidu vastavate reeglitega, jäid need soovid konkreetselt raudteeveo-ettevõtja rahvusvahelise raudteekaubanduse seisukohast seni tulemusteta. Kuigi 1996. aasta riigiettevõtte Eesti Raudtee erastamise arengukavaga seotud Vabariigi Valitsuse korraldusest võis välja lugeda konkreetset soovi korrastada ka problemaatilisi välislepinguid, siis tulevaste Eesti Raudteest eraldi toimivate raudteeveo-ettevõtjate seisukohast muutusi ei järgnenud.

Järgmises peatükis käsitlen konkreetselt Euroopa Liidust lähtuvaid norme ning analüüsin välislepingute ja Euroopa reeglite vahelist koosmõju.

### 3. EUROOPA LIIDU RAUDTEETURG JA EUROOPA LIIDU PÄDEVUSTE ULATUS

Euroopa Liidu (edaspidi nimetatud ka „EL“ või „Liit“) normides sisalduva õiguse ülimuslikkusest on palju räägitud ja kirjutatud, mistõttu sel teemal eraldi magistritöös ei peatu – EL-i reeglid on Eestile kohustuslikud.<sup>135</sup>

Samas on Lissaboni lepingu raames esitatud nn kompetentsikartoteek,<sup>136</sup> mille osas tuleb eristada EL-i ja liikmesriikide õiguste ja kohustuste ulatust transpordi või välissuhete vallas. Euroopa Liidu kujunemislugu on oma loomult olnud liikmesriikide mitmete kompetentsisfääride koondamine EL-i kesksete institutsioonide haldusalasse.<sup>137</sup> Tänase EL-i pädevuse liigid ja valdkonnad on sätestatud Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi nimetatud „ELTL“)<sup>138</sup> artiklites 3-6.<sup>139</sup> ELTL art 3 järgi kuuluvad EL-i ainupädevusse mh: siseturu toimimiseks vajalike konkurentsieeskirjade kehtestamine, ühine kaubanduspoliitika ja rahvusvahelise lepingu sõlmimine, kui selle sõlmimine näeb ette liidu seadusandlik akt või kui lepingut on vaja võimaldamaks liidul teostada oma sisemist pädevust või kui selle sõlmimine võib mõjutada ühiseeskirju või muuta nende reguleerimisala. ELTL art 4 alusel on liidul liikmesriikidega jagatud pädevus järgmistes põhivaldkondades mh: siseturg, transport ja üleeuroopalised võrgud. Seega on Liidul märgitud ulatuses pädevus nii konkurentsi kui transpordi reeguleerimisel. Liit on

---

<sup>135</sup> Vt *Costa v Enel* – Euroopa Liidu Kohtu 15. juuli 1964. aasta otsus 6/64; *Flaminio Costa v E.N.E.L.*, EKL 1964, lk 585; *Internationale Handelsgesellschaft* – Euroopa Liidu Kohtu 17. detsembri 1970. aasta otsus 11/70; *Internationale Handelsgesellschaft mbH v Einfuhr- und Vorratsstelle für Getreide und Futtermittel*, EKL 1970, lk 1125. Euroopa Liidu õiguse ülimuslikkuse osas vt ka **D. Chalmers** jt. *European Union Law* (2. väljaanne). New York: Cambridge University Press 2010, 5. ptk (eriti lk-d 203-205). Täiendavalt vt ka Riigikohtu PSJV kolleegiumi 11. mai 2006. aasta arvamus 3-4-1-3-06.

<sup>136</sup> Henry de Waele sõnastuses *Kompetenzkatalog*. Vt **H. de Waele**. *Layered Global Player. Legal Dynamics of EU External Relations*. Berlin Heidelberg: Springer 2011, lk 1.

<sup>137</sup> Euroopa Liidu mitmekülgse laienemise kohta vt üldiselt **D. Chalmers** jt. *European Union Law* (2. väljaanne). New York: Cambridge University Press 2010, lk 1-51. Euroopa Liidu integratsiooni erinevate astmete põhjaliku analüüsi puhul vt nt **C. Barnard**. *The Substantive Law of the EU: the four freedoms* (3. väljaanne). New York: Oxford University Press 2010, lk 3-30.

<sup>138</sup> Euroopa Liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioon – ELT C 83, 30.03.2010, lk 47. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:0047:0200:ET:PDF> (02.05.2013)

<sup>139</sup> Seda nimistut pidas silmas ka de Waele *Kompetenzkatalog*’i all.

neid valdkondi reguleerinud nii aluslepingu sätete<sup>140</sup> kui aluslepingute põhjal vastu võetud õiguslike meetmete kaudu.<sup>141</sup>

Liidu konkurentsi- ja transpordireeglite kehtestamisel ja rakendamisel tuleks meeles pidada järgmist. Transpordireeglitest kinni pidamise all mõtlen Liidu transpordireeglite ülevõtmist ja liikmesriigi poolt kehtestamist ning meetmete mittekohasel ülevõtmisel võib järgneda EK rikkumismenetlus ELTL art 258 järgi.<sup>142</sup> Konkurentsireeglite puhul räägin aga konkreetsete ettevõtjate vahelise majandustegevuse reguleerimisest ja nende tegevustest tõusetuvatest rikkumismenetlustest.<sup>143</sup> Siinkohal on menetlejaid kaks:<sup>144</sup> Euroopa Komisjon Liidu huve puudutavate juhtumite puhul ja liikmesriigi kohalikud konkurensiolukorra järelevalvepädevust kandvad ametid „väiksemate“ juhtumite korral. Rikkumismenetlus toimub EK eestvedamisel ELTL art 103 alusel vastu võetud nõukogu määruse nr 1/2003/EÜ alusel.<sup>145</sup> Magistritöö kontekstis tuleb konkurentsioiguse aspekti juures arvestada ka Eesti riigi suurt osa AS-iga Eesti Raudtee seotud konkurentsioiguslike staatuste pälvimisel – just nimelt Eesti riik andis välislepingute sõlmimise kaudu AS-le Eesti Raudtee need tänaseks problemaatilised ainuõigused.<sup>146</sup>

Oma pädevuste kõrval tunnustab Euroopa Liit ELTL art 351 (1) järgi samas liikmesriikide võetud rahvusvahelisi kohustusi, mis tulenevad enne vastava liikmesriigi ühinemist sõlmitud rahvusvahelistest lepingutest. Siiski sätestab sama artikli teine lõik Liidu õiguse pädevusele

---

<sup>140</sup> Vt transpordi puhul ELTL art-d 90-100 ja konkurentsi puhul ELTL art-d 101-109.

<sup>141</sup> Nii transpordi kui konkurentsi vallas võetud meetmetest edaspidi.

<sup>142</sup> Nt Euroopa Komisjon saatis 8. oktoobril 2009. aastal põhjendatud arvamused 21-le liikmesriigile, sh Eestile seoses põhjendatud arvamused 21-le liikmesriigile, sh Eestile seoses esimese raudteepaketi mittekohase ülevõtmisega. Vt Euroopa Komisjoni pressiteade „Komisjon hoiatab liikmesriike seoses esimese raudteepaketi rakendamata jätmisega“. Kättesaadav internetis: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-09-1438\\_et.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-09-1438_et.htm) (04.05.2013). Pressiteate lisana leitavast memost võis välja lugeda, et konkreetsetl Eestil olid probleemiks suurima raudteeoperaatori (*incumbent*) poolt jätkuvalt infrastruktuuriga seotud teenuste osutamine, rikkudes seeläbi raudtee põhiliste funktsioonide (*essential functions*) eraldatuse reeglit. Lisaks heideti ette konkurentsi tagava organi ebapiisavaid pädevusi. Vt lisa The House of Rail kokkuvõttest: [http://www.erfarail.eu/uploads/pageImages/working\\_issues/house%20of%20rail/HoR\\_1stRP\\_09\\_10\\_09.pdf](http://www.erfarail.eu/uploads/pageImages/working_issues/house%20of%20rail/HoR_1stRP_09_10_09.pdf) (04.05.2013).

<sup>143</sup> Vt ka **D. Chalmers** jt. *European Union Law* (2. väljaanne). New York: Cambridge University Press 2010, lk 908-909, 924-941.

<sup>144</sup> Riikide suunal meetme mittekohase ülevõtmise rikkumismenetluse algatajaks võib olla ka teine liikmesriik (vt ELTL art 259).

<sup>145</sup> Nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrus nr 1/2003/EÜ, asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta – EÜT L 1, 4.1.2003, lk 1. Magistritöö raames kasutan lähtekohana nimetatud määruse 18. oktoobri 2006. aasta konsolideeritud varianti, kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2003R0001:20061018:ET:PDF> (04.05.2013).

<sup>146</sup> Transpordi- ja konkurentsireeglitest lähemalt nendele pühendatud eri alapeatükkides – 3.1.1. ja 3.1.2.

tagasiulatuvat mõju andva täpsustuse. Kui need rahvusvahelised lepingud ei ole kooskõlas aluslepingute (ja nende põhjal antud aktidega), peavad liikmesriigid kõiki vajalikke vahendeid kasutades need vastuolud kõrvaldama.<sup>147</sup>

Eelnevast tulenevalt on Eesti Vabariigi poolt enne Euroopa Liiduga ühinemist sõlmitud välislepingute analüüsi puhul vajalik arvestada, et Liidul on pädevus reguleerida transpordi ja konkurentsi valdkonda ning see pädevus ulatub ka Eesti Vabariigi poolt enne ühinemist sõlmitud raudteelastele välislepingutele.<sup>148</sup> Nende välislepingutes sisalduvate õiguste ja kohustuste osas, mis lähevad vastuollu Liidu aluslepingutega, peab Eesti Vabariik tegema endast võimaliku nendes leiduvate vastuolude parandamiseks.

Kokkuvõtvalt ja samas etteruttavalt märkin, et käesoleva peatüki raames võib praegusele Eesti raudteeregulatsioonile heita ette selliste rahvusvaheliste lepingute sõlmimist ja kehtivuses hoidmist, mis annavad raudteeadministratsiooni staatuses ettevõttele eri- või ainuõiguse või olulise vahendi. Sellest tulenevalt on uutele raudteeveo-ettevõtjatele ligipääs rahvusvahelisele raudteeveoturule *de jure* olematu ja *de facto* piiratud vaheisikute kaudu tegutsemise kohustusega.<sup>149</sup>

Käesoleva peatüki raames selgitan Euroopa Liidu kaasaegse raudteeturu kujunemise tausta ja esitan ülevaate peamistest raudteevaldkonda puudutavatest transpordi- ja konkurentsireeglitest. Seejärel täpsustan ELTL art 351 rakendusala koos teiste aluslepingute sätetega, selgitamaks, kas ja millisel määral ulatub EL-i õiguse haare liikmesriigi bilateraalsetes välislepingutes sätestatud raudteeadministratsioonini.

Käesoleva peatüki peamised eesmärgid on:

- kaardistada välislepingute analüüsi seisukohast kehtiva transpordi- ja konkurentsiregulatsiooni peamised seisukohad; ja
- selgitada EL-i pädevuse ulatus liikmesriikide bilateraalsete transpordialaste välislepingute puhul.

---

<sup>147</sup> ELTL art 351 (2).

<sup>148</sup> Selgitus

<sup>149</sup> Näiteks SMGS-is sätestatud tingimuste täpsuse aste ja vedaja reguleerimata jätmine loovad SMGS-ile Euroopa Liidu liberaliseerimise printsiipidega suure vastuolu (vt 2005. aasta uuringu punkt 4.5.24.).

Peatüki lõpuks on võimalik 2. ja 3. peatükki koos hinnates järeldada, et EL-l on kompetents 2. peatükis käsitletud välislepingute osas nõude liikmesriigilt Liidu õiguse rakendamist. See võib tähendada liikmesriigi kohustust probleemseid välislepinguid muuta või koguni nendest välja astumist. Tõenäoliselt pikale venivad muutmisprotsessid võivad liikmesriigile tähendada aga ajutiste meetmete vastuvõtmist *status quo* operatiivsemaks muutmiseks. Esmalt võib see tähendada seda, et liikmesriik saab konfliktsetes välislepingutes sisalduvat õigust rakendada vaid osas, mis ei lähe vastuollu Liidu õigusega. Lisaks kehtivad välislepingutest tulenevatele raudteeadministratsiooni jaoks loodud turgu valitseva seisundi suhtes liidu konkurentsireeglid. Kui transpordireeglid tähendavad antud kontekstis liikmesriigi täiendavat motivatsiooni läbirääkimiste laua taha asuda, siis konkurentsireeglid võimaldavad konkurentsiasutustel uurida konkreetseid raudteeadministratsioone ja nende tegevuses leitavate rikkumiste korral alustada konkurentsialaseid menetlusi. Seejuures võib jõuda järelduseni, et raudteeadministratsioonina tunnustatud ettevõtte peab arvestama pälvitud turgu valitseva seisundiga välislepingutest tulenevate õiguste ja kohustuste täitmisel – välislepingutest tulenevatel turgudel – ja tegema raudteeveo-ettevõtjatega koostööd saavutamaks ka nendel turgudel konkurents.

### 3.1. EUROOPA RAUDTEETURG

20. sajandi teisel poolel võis näha mitmeid riike restruktureerimas oma raudteesid nende suure ebaefektiivsuse tõttu, seejuures polnud kaitstud ei USA ja Kanada privatiseeritud raudteed ega riikide halduses olevad raudteed Euroopas. Ühe abilisena nähti riigiraudteede vertikaalset „lahti harutamist“ (*unbundling*),<sup>150</sup> kus raudteevedusid ning infrastruktuuri haldamist hakati nägema eraldiseisvatena. Idee saadi selleks telefoni- ja elektrivõrkude jaotamisest ja suureks inspiratsiooniks olid ka maantee- ja õhustransport, kus maanteeveo ettevõtted ja lennufirmad olid juba omavahel konkurentsisis ning maanteede ja lennujaamade kasutust haldasid teised ettevõtted. Alternatiivina nähti ka raudteede erastamist lootuses, et konkurents raudtee omamisele hõlmab endas peatsele omanikule ka piisavat survet olla majandustegevuses efektiivne. Kokkuvõttes võibki raudtee arendamise lahendusi jagada kaheks: privatiseerimine või

---

<sup>150</sup> Edaspidi kasutan sõna „jaotamine“.

jaotamine, kusjuures Euroopa ja Austraalia valisid viimase ning Põhja-Ameerika ja Jaapan esimese.<sup>151</sup> Vaatamata vahepealsele ekskursile AS Eesti Raudtee omandisuhetes, valis Eesti riik Euroopa eeskuju järgides samuti vertikaalse jaotamise ja seega peatun lühidalt sellega seotud seisukohtadel.

Raudteetranspordi langust iseloomustab intermodaalse konkurentsi teke, mille tõttu 20. sajandi teisel poolel leiti efektiivsed asendused raudteele: autod, bussid, raskeveokid, torud ja lennukid. Enne selliste transpordiliikide pealetungi valitses raudtee linnadevahelises kauba- ja reisijateveos ning ainuke alternatiiv oli toona veetransport. Raudteede seoseid riigi haldamisega kritiseeriti tihti vähetasuvate või vähe kasutuses olevate liinide subsideerimise kaudu elus hoidmise tõttu.<sup>152</sup>

Esimesed sammud raudteede ümberkorraldamises tehti 60. ja 70. aastatel, mil katsetati riigiasutuse muutmist riigi halduses olevaks raudtee-ettevõtteks, kus ettevõtte juhtimine lahutati riigi igapäeva küsimustest. 80. aastateks oli aga ka see skeem mh ebareaalsete eesmärkide pealesurumise tõttu ebaõnnestunud ning valitsesid ideed vertikaalsest jaotamisest, privatisseerimisest või dereguleerimisest. Ideede puhul oli eesmärgiks piirata riigi rolli ning suunata raudtee-ettevõtjate panust raudteeturule.<sup>153</sup>

Üks esimestest raudteede arendajatest oli Rootsi, kes tõi 1988. aastal raudteeturule infrastruktuuri haldamise ja raudteevedude eraldamise ja raudteedega seotud riigihanked.<sup>154</sup> Euroopa tasandil nägi ka Euroopa Komisjon (edaspidi nimetatud „EK“) raudteede nigelat seisu, olgugi et tõusva rahvusvahelise kaubaveo puhul oleks pidanud olema eelis just raudteedel. Enne esimese raudteealase meetme vastuvõtmist oli rahvusvahelise kaubaveoturul selge eelis maanteevedudel, kuna veok võis vastavate õiguste pälvimisel vedada kaupa üle kogu EL-i, samal ajal kui raudteeveo korral andis jätkuvalt üks vedaja liikmesriigi piiril kauba üle järgmise liikmesriigi vedajale. Lisaks vedaja vahetusele takistasid raudteeturu arengud ka mitmed erinevad tehnilised standardid, mis omakorda sundisid piiril juhti või vedurit vahetama.<sup>155</sup>

EK poolt initsieeritud õigustloovad aktid keskendusid rahvusvahelistele kaubavedajatele turu avamisele. Selle tarvis pööras EK õigusaktides erilist tähelepanu raudteede ülesehituse

---

<sup>151</sup> J. A. Gomez-Ibanez, G. de Rus (toimet.). Competition in the Railway Industry. An International Comparative Analysis. Cheltenham & Northampton Massachusetts: Edward Elgar Publishing Ltd 2006, lk xi ja 1-3.

<sup>152</sup> *Ibid*, lk 4.

<sup>153</sup> *Ibid*, lk 4-5.

<sup>154</sup> *Ibid*, lk 25 ja 6.

<sup>155</sup> *Ibid*, lk 27-28.

reorganiseerimisele.<sup>156</sup> Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (edaspidi nimetatud „91/440“) <sup>157</sup> on tänaseni arenevate protsesside alustalaks. 91/440 tõi Euroopa raudteeturgudele kohustuse avada turud rahvusvaheliste raudteevedude operaatoritele, kelle tegevust ei tohtinud takistada diskrimineeriv hinnakujundus või läbilaskevõime jagamine. Sellest esimesest sammust ei piisanud, kuna vedajale jäid järgmised takistused: (1) vedaja pidi töö alustamiseks taotlema endale iga liikmesriigi kohta eraldi vastava tegevusloa koos ohutustunnistusega (lube oli vaja selles riigis, kus vedaja töötada soovis); (2) vedaja pidi iga liikmesriigi jaoks organiseerima eraldi veeremi ja veeremijuhid või korraldama veduri ja veduribrigaadide vahetuse liikmesriigi piiril; (3) lisaks oli iga liikmesriigiga vaja läbi rääkida ja sõlmida ka infrastruktuuri kasutamise lepingud ja nendest tulenevad tasud, kusjuures kõik infrastruktuuri ettevõtjad ei olnud enda vedudega seotud huvide tõttu varmad läbi rääkima.<sup>158</sup> Mõistagi tähendasid need tingimused täiendavat ajakulu. Seega järgnesid meetmed, mis püüdsid vähendada jätkuvate takistuste mõju: 2001/12/EÜ,<sup>159</sup> 2001/13/EÜ<sup>160</sup> ja 2001/14/EÜ,<sup>161</sup> mida tuntakse ka nn esimese raudteepaketi nime all.<sup>162</sup>

Esimese raudteepaketi raames nõuti vertikaalselt integreeritud raudtee-ettevõtjatelt eraldiseisvat raamatupidamist vedude ja infrastruktuuri haldamise vahel. Läbilaskevõime jaotamisel diskrimineerimise vastu kohustati liikmesriike looma läbilaske jaotamiseks sõltumatu organ.

---

<sup>156</sup> *Ibid*, lk 28.

<sup>157</sup> Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta – EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. See direktiiv koos Nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta – EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70 ja Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiviga 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse, jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta ja ohutustunnistuste andmise kohta – EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29 on koondatud ühe uuesti sõnastatud (*recast*) direktiivi alla: Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond – ELT L 343, 14.12.2012, lk 32. Nimetatud uuesti sõnastatud direktiivist ka edaspidi, vt 3.3.1. alapeatükk.

<sup>158</sup> **J. A. Gomez-Ibanez, G. de Rus** (toimet.). *Competition in the Railway Industry. An International Comparative Analysis*. Cheltenham & Northampton Massachusetts: Edward Elgar Publishing Ltd 2006, lk 28.

<sup>159</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruar 2001. a direktiiv 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0012:ET:HTML:NOT> (02.05.2013)

<sup>160</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruar 2001. a direktiiv 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0013:ET:HTML:NOT> (02.05.2013)

<sup>161</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruar 2001. a direktiiv 2001/14/EÜ, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0014:ET:HTML:NOT> (02.05.2013)

<sup>162</sup> Esimese raudteepaketi kohta vt lisa Euroopa Komisjoni vastavalt leheküljelt: [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2001\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2001_en.htm) (02.05.2013)



Lisaks sätestati kohustus luua organ, kelle poole läbilaskevõime jaotamise ja diskrimineerimisega seotud kaebuste korral pöörduda.<sup>163</sup>

Teise raudteepaketi raames (881/2004/EÜ,<sup>164</sup> 2004/51/EÜ,<sup>165</sup> 2004/50/EÜ,<sup>166</sup> 2004/49/EÜ<sup>167</sup>) räägiti täiendavatest liikmesriikide vahel veeremi koostalituse meetmetest, moodustati Euroopa Raudteeagentuur ning kohustati liikmesriike avama enda raudteeinfrastruktuuri nii kohalike kui rahvusvaheliste kaubavedude tarvis 2007-ks aastaks.<sup>168</sup> Järgnes ka kolmas raudteepakett, mis tegeles peaaesjalikult reisijateveo üksikasjadega.<sup>169</sup>

Nimetatud dokumente kokku võttes tuleb toonitada Euroopa raudteeturgu selgelt iseloomustavat eesmärki: arendamiseks, liberaliseerimaks seisma jäänud riigiraudteesid tuleb raudteeveo-ettevõtjale täiendavate õiguste määramise kaudu tema konkurentsivõime saavutamisele kaasa aidata. Konkreetset kohustust oma raudteed täielikult vertikaalselt lahti harutada (nt sõltumatute äriühingute loomise näol) pole liikmesriikidele seni esitatud. Arvestades Euroopa poliitikas tugevat mõjujõudu omavate vertikaalselt integreeritud ettevõtete nagu Saksamaa Deutsche Bahn, siis sellist lahtiharutamist ei tule veel niipea.<sup>170</sup>

---

<sup>163</sup> **J. A. Gomez-Ibanez, G. de Rus** (toimet.). *Competition in the Railway Industry. An International Comparative Analysis*. Cheltenham & Northampton Massachusetts: Edward Elgar Publishing Ltd 2006, lk 28-29. Eestis on hetkel läbilaskevõimet jaotamas Tehnilise Järelevalve Amet ning läbilaskevõime jaotamisel või muu raudteel opereerimise teenuse osutamisega diskrimineerimise korral tuleb pöörduda Konkurentsiameti poole.

<sup>164</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrus 881/2004/EÜ, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur – ELT L 220, 21.6.2004, lk 3–15. Euroopa Raudteeagentuuri (*European railway agency - ERA*) kodulehekülg: <http://www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx> (02.05.2013). Tehnilisest ühtlustamisest ja koostalitusest ERA kaudu vt: <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/home.aspx> (02.05.2013)

<sup>165</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/51/EÜ, millega parandatakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta – ELT L 220, 21.6.2004, lk 58–60.

<sup>166</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/50/EÜ, millega parandatakse nõukogu direktiivi 96/48/EÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/16/EÜ – ELT L 220, 21.6.2004, lk 40–57.

<sup>167</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede turvalisuse kohta, millega parandatakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ ja direktiivi 2001/14/EÜ – ELT L 220, 21.6.2004, lk 16–39.

<sup>168</sup> **J. A. Gomez-Ibanez, G. de Rus** (toimet.). *Competition in the Railway Industry. An International Comparative Analysis*. Cheltenham & Northampton Massachusetts: Edward Elgar Publishing Ltd 2006, lk 29. Teise raudteepaketi kohta vt Euroopa Komisjoni kodulehelt: [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2004\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2004_en.htm) (02.05.2013)

<sup>169</sup> Vt lisa Euroopa Komisjoni lehelt: [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2007\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2007_en.htm) (02.05.2013)

<sup>170</sup> **D. Keating**. Kallas bows to German pressure on rail reform. (postitatud leheküljele EuropeanVoice.com 31.01.2013). Kättesaadav internetist: <http://www.europeanvoice.com/article/imported/kallas-bows-to-german-pressure-on-rail-reform/76272.aspx> (02.05.2013)

Täna seks keskseks dokumendiks raudteese ktoris on esimest raudteepaketti koondav ja ümbersõnastav direktiiv 2012/34/EL,<sup>171</sup> milles sätestatu esitamisega jätkab 3.3.1. alapeatükk.

### 3.1.1. EUROOPA TRANSPORDIREEGLID

Eelnevas alapeatükis toodud raudteetranspordi-alaste meetmete pinnalt liigun edasi konkreetsete õiguste ja kohustustele ja keskendun esimese raudteepaketi ümbersõnastatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivile 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (edaspidi nimetatud „2012/34“). Nimelt moodustavad selle direktiivi alla koondatud Liidu varasemad aktid ja nende pinnal tehtud ELK otsused tänase EL-i raudteetranspordi reeglite baasi, millest tulenevaid põhimõtteid, õiguseid ja kohustusi peab liikmesriik enda raudteeturu reguleerimisel järgima. 2012/34 peab olema ülevõetud alles 2015. aastaks ja seni kehtivad veel kõik varasemad raudteealased direktiivid. Siiski põhjendan rõhuasetust just sellele direktiivile sellega, et 2012/34 järgi ilmnevad EL-i seisukohad, mis on omakorda kujunenud just vanade direktiivide ülevõtmise protsessi analüüsides ning 2012/34 on selle analüüsi tulemus. Seega peaks ka välislepingute analüüsi puhul vaatama, mida EK peab oluliseks toonitada ja võtma seda ülevõtmiseaega kui võimalust teha järeldused konkreetset Eesti raudteeregulatsioonide suhtes.<sup>172</sup>

2012/34 on võetud vastu ELTL art 91 alusel<sup>173</sup> ja sisaldab sätteid järgmistes sfäärides: raudteel tegutsevate ettevõtjate ning kasutuses olevate vahendite (teenindusrajatised) määratlused;<sup>174</sup> veo- ettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate sõltumatus, majandamine, raamatupidamise ja rahastamise erisused,<sup>175</sup> infrastruktuurile juurdepääsu tingimused;<sup>176</sup> liikmesriikide piiriülesed kokkulepped;<sup>177</sup> EK järelevalve kohustus ja selle ulatus;<sup>178</sup> raudteeveo-ettevõtjale kohustuslike

---

<sup>171</sup> ELT L 343, 14.12.2012, lk 32. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:ET:PDF> (03.05.2013)

<sup>172</sup> Konkreetset vanemate direktiivide kooskõla liikmesriikide välislepingutest tulenevate kohustustega uurib peamiselt 2005. aasta uuring.

<sup>173</sup> ELTL art 100 (1) alusel kohaldatakse transpordireegleid raudteetranspordi suhtes.

<sup>174</sup> 2012/34 art 3.

<sup>175</sup> *Ibid*, art-d 4-9.

<sup>176</sup> *Ibid*, art-d 10-13. Vt ka 2012/34 lisa II: Raudteeveo-ettevõtjale osutatavad teenused (minimaalne juurdepääsupakett; juurdepääs rajatistele ja nendes osutatavatele teenustele; lisateenused; abiteenused).

<sup>177</sup> *Ibid*, art 14.

<sup>178</sup> *Ibid*, art 15.

tegevuslubade kord;<sup>179</sup> läbilaskevõime jaotamise üksikasjad, sh võrgustiku teadaande ja infrastruktuuri kasutamise lepingu tingimused;<sup>180</sup> konkurentsi ja tehniliste tingimuste täitmist jälgivad asutused;<sup>181</sup> erandid sätete kohaldamisel;<sup>182</sup> EK õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte ning kontrollida direktiivi kohaldamiseks võetud meetmeid;<sup>183</sup> ja direktiivi ülevõtmise, jõustumise tingimused ning varasemate direktiivide 91/440/EMÜ, 95/18/EÜ ja 2001/14/EÜ kehtetuks tunnistamine.<sup>184</sup> Eraldi peatun 2012/34 põhjenduste (*recitals*), kehtivusala ja erandite, infrastruktuuri majandamise ja vedude lahususe ning piiriüleste lepingute sätete juures.

Euroopa Liidu õigusaktide põhjenduste rakendamine õigusaktide tõlgendamisel on oluline element EL-i aktide mõistmiseks ja üldiste eesmärkide väljaselgitamiseks. 2012/34 põhjendus 4 viitab vajadusele kehtestada liidu peamisest rööpmelaiusest erinevat laiust kasutavate liikmesriikide raudteevõrgustikele reegleid, millega tagatakse nende ja asjaomaste kolmandate riikide vaheline koordineerimine ning aus konkurents raudteeveo-ettevõtjate vahel. Kaheksanda põhjenduse kohaselt peab jääma liikmesriikidele üldine vastutus raudteeinfrastruktuuri arendamise eest suurendamiseks konkurentsi raudteeteenuste majandamisel. Lisaks konstateerib 15. põhjendus tõhusa kaubaveosektori, eelkõige piiriülese veonduse vajadust uute turgu avavate meetmete järele. Investeerimaks eriotstarbelisi infrastruktuure kasutavatesse teenustesse (nt kaasaegse, kuid kuluka veeremi soetamine), vajavad taotlejad õiguskindlust.<sup>185</sup> Tagamaks raudteeveo-ettevõtjate vahel ausat konkurentsi ja mittediskrimineerivat teenuste kättesaadavust, tuleb eristada veoteenuse osutamist ja teenindusrajatiste käitamist. Eristamine väljendub üksuste sõltumatus majandamises ja eraldi juriidilist isikut sõltumatuse tagamiseks looma ei pea.<sup>186</sup> Mittediskrimineeriv juurdepääs teenindusrajatistele peaks võimaldama raudteeveo-ettevõtjatel pakkuda kaubavedajatele paremaid teenuseid.<sup>187</sup> Suhtes kolmandate riikidega tuleb liidu

---

<sup>179</sup> *Ibid*, art 16-25. Vt ka 2012/34 lisa III: Finantssuutlikkus (raudteeveo-ettevõtja poolt tegevusloa taotlemisel esitatava teabe üksikasjad).

<sup>180</sup> *Ibid*, art 26-53. Vt ka 2012/34 lisa IV: Võrgustiku teadaande sisu (konkreetsed nõuded teadaande sisule); lisa V: Pädevate asutuste ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vaheliste lepingute põhimõtted ja parameetrid; lisa VI: Raudteeinfrastruktuuri kulude ja kasutustasudega seotud nõuded; lisa VII: Jaotamisgraafik (liiklusgraafiku detailid).

<sup>181</sup> *Ibid*, art 54-57. Vt ka 2012/34 lisa VIII: Reguleerivale asutusele nõudmisel esitatav raamatupidamisarvestus (täpsustused raamatupidamise lahususe, juurdepääsu kasutustasu jälgimise, finantstulemuslikkuse näitajate kohta).

<sup>182</sup> *Ibid*, art 59.

<sup>183</sup> *Ibid*, art 60 ja 61.

<sup>184</sup> *Ibid*, art 64-66. Artikkel 65 järgi käsitatakse viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele viidetena direktiivile 2012/34 ning neid loetakse vastavalt lisas X esitatud vastavustabelile. 2012/34 jõustus 15.12.2012 ja peab olema ülevõetud hiljemalt 16. juuni 2015.

<sup>185</sup> *Ibid*, põhjendus 24.

<sup>186</sup> *Ibid*, põhjendus 26. Vt ka artikkel

<sup>187</sup> *Ibid*, põhjendus 27.

raudteeveo-ettevõtjatele võimaldada võrdset juurdepääsu kolmandate riikide raudteedele ning seda peaksid hõlbustama vastavad piiriülesed kokkulepped.<sup>188</sup> Läbipaistvuse ja mittediskrimineeriva ligipääsu tagamiseks tuleb kogu juurdepääsu õiguste teostamiseks vajalik teave avaldada võrgustiku teadaandes.<sup>189</sup> Läbilaskevõime jaotamisel on oluline arvesse võtta nii taotlejate kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ärivajadusi.<sup>190</sup> Soovitavalt tuleb määratleda need infrastruktuuriga seotud teenused, mis on ettevõtja teenuste osutamise seisukohast tingimata vajalikud ning mida tuleks osutada minimaalse juurdepääsu tasu eest.<sup>191</sup> Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid on vaja nende loomuliku monopoli staatuse tõttu ergutada kulusid kärpima ja infrastruktuuri tõhusalt majandama; samas vedude arendamiseks tuleb kasutada ka juba olemasolevaid liidu vahendeid, mõjutamata kehtivaid prioriteete.<sup>192</sup> Liikmesriikide konkreetset geopoliitilist ja geograafilist olukorda ning liikmesriikide raudteesektori konkreetset korraldust arvestades tuleb rakendada konkreetseid meetmeid, seejuures tuleb tagada siseturu terviklikkus.<sup>193</sup>

Seega pööras EK esimese raudteepaketi ümbersõnastuses tähelepanu ka piiriülestele küsimustele, seejuures suhetele kolmandate riikide raudteedega, kus peab samuti aus konkurents olema raudteeveo-ettevõtjate vahel tagatud. Seda suhtlemist peaksid arendama liikmesriigid, leides võimalused piiriülesteks kokkulepeteks, mis muu seas peaksid kaasa tooma asjahuvilistele võrdse ligipääsu. Jätakuvalt rõhutatakse ka infrastruktuuri (teenindusrajatiste) käitamise ja veotegevuse eristamise vajalikkust, samas on Euroopa suurte vertikaalselt integreeritud raudtee-ettevõtete lobitöö vilja kandnud ning kohustus veotegevus täielikult infrastruktuuriga tegelevast ettevõttest eraldada on selgesõnaliselt juba ametliku eesmärgi tasandil välistatud. Kõiki meetmeid arvestades tuleb peamise eesmärgina tagada siseturu toimimine.

2012/34 artikkel 1 (2) järgi kasutatakse seda direktiivi nii riigisiseste kui rahvusvaheliste vedude korral. Samas ütleb artikkel 2 (7), et kasutustasude määramise raamistiku ja sellekohased eeskirjad võib liikmesriik avaldada ka muudes dokumentides ja erineva tähtajaga, kui neid kohaldatakse kolmandate riikidega kaubaveoteenuse korral ja raudteevõrgustiku rööpmelaius erineb liidu peamisest võrgustikust. Nõnda võib talitada ausa konkurentsi tagamiseks. Artikkel 2

---

<sup>188</sup> *Ibid*, põhjendus 28. Sellele põhjendusele on pühendatud artikkel 14.

<sup>189</sup> *Ibid*, põhjendus 34.

<sup>190</sup> *Ibid*, põhjendused 52-56.

<sup>191</sup> *Ibid*, põhjendus 65.

<sup>192</sup> *Ibid*, põhjendused 71 ja 72.

<sup>193</sup> *Ibid*, põhjendus 79.

(8) järgi võivad liikmesriigid raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise (IV peatükk) reguleerimisalast välja jätta selle raudteeinfrastruktuuri, mille rööpmevahe erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast ja mis ühendab liikmesriigi ja kolmanda riigi piiriäärseid jaamu. Artikkel 2 (9) järgi võivad liikmesriigid liidu raudteede arendamise peatüki (II peatükk),<sup>194</sup> välja arvatud artikkel 14, ning samuti IV peatüki kohaldamisalast välja jätta raudteeteenuse, mida osutatakse liitu läbiva transiidina. Artikkel 3 punkt 8 järgi on transiit liidu territooriumi läbimine ilma kauba peale või mahalaadimiseta.

Lähtudes jätkuvalt välislepingute problemaatikast, siis 2012/34 sätestab küll erandid selle kasutusele suhtes kolmandate riikide raudteedega, kuid säilitab artikli 14 kehtivuse ja seega vaatamata erisustele rööpmelaiuses ja kolmanda riigiga ühenduses olemises, tuleb järgida artiklis 14 sätestatud õigust piiriüleste kokkulepete kohta. Eesti-Vene naftatransiidil tühjendatakse vagunid vahelaos, kaup jääb ootama tankerit ning vagunid saadetakse tagasi vastavalt kaubasaatja juhistele. Seega artiklis 2 (9) sisalduv erand ei kehtiks antud kontekstis.

Artikkel 7 (1) järgi tuleb liikmesriikidel tagada, et võrdse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu seisukohalt määrava tähtsusega põhiülesanded antakse asutusele või ettevõtjale, kes ise ei teosta raudteeveoteenuseid. Selle eesmärgi saavutamist tuleb tõendada ettevõtte/asutuse organisatsioonilisest struktuurist sõltumata. Need põhiülesanded on otsused rongiliinide jaotamise ja infrastruktuuri kasutustasude kohta. Lõige 2 järgi ei saa neid ülesandeid täita raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes ei ole õigusliku vormi, organisatsiooni või otsuse tegemise poolest raudteeveo-ettevõtjast sõltumatu. Artikkel 13 (1) järgi pakuvad infrastruktuuri-ettevõtjad kõigile raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil 2012/34 lisa II sätestatud minimaalset juurdepääsupaketti.<sup>195</sup> Lõike 2 järgi tagavad teenindusrajatiste käitajad veo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil juurdepääsu sama lisa punktis 2 osutatud rajatistele ja nendes rajatistes osutatavatele teenustele.<sup>196</sup> Seejuures lõike 3 järgi tuleb tagada teenindusrajatiste käitaja sõltumatus juhul, kui ta on ühtlasi raudteeveo-ettevõtja ja omab turgu valitsevat seisundit. Selleks piisab eraldi osakonna loomisest, millel peab aga olema eraldi bilanss ja kasumiaruanne.

<sup>194</sup> Selles peatükis reguleeritakse veoettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate sõltumatust, raamatupidamise lahusust, infrastruktuuri põhiülesannete sõltumatust, juurdepääsu infrastruktuurile ja teenustele. Artikkel 14 reguleerib liikmesriikide piiriüleste kokkuleppeid.

<sup>195</sup> Minimaalne juurdepääsupakett sisaldab: läbilaskevõime taotluste käsitlemist; õigust läbilaskevõimet kasutada; raudteeinfrastruktuuri (sh pöörangud ja haruteed) kasutamist; liikluskorraldust; muu teave, mis on vajalik selle teenuse osutamiseks, mille jaoks läbilaskevõime on jaotatud.

<sup>196</sup> Teenindusrajatiste all peetakse silmas: jaamu ja jaamahooneid; kaubajaamad; sorteerimisjaamad ja rongide koostamise rajatised; hooldusrajatised; muud tehnorajatised (nt puhastuseks); kütuse tankimise rajatised.

Raudteeveo-ettevõtja taotluse saada juurdepääsu teenindusrajatistele võib tagasi lükata vaid siis, kui tal on olemas muud otstarbekad võimalused. Artikkel 3 punkt 10 järgi on otstarbekas alternatiiv juurdepääs teisele teenindusrajatisele, mis on raudteeveo-ettevõtjale majanduslikult vastuvõetav ja võimaldab tal osutada asjaomaseid kauba- või reisijateveo teenuseid.

Seega näeme EL-i jätkuvat nõudmist hoida infrastruktuuri haldamisega seotud teenused veoteenustest lahus ja vertikaalselt integreeritud ettevõtte puhul tuleb määrava tähtsusega põhiülesanded anda seega muu sõltumatu organi kätte. Siiski ei tähenda lahusoleks eraldiseisvate juriidiliste isikute loomist või vertikaalselt integreeritud raudtee-ettevõtjate täielikku lahutamist.<sup>197</sup> Infrastruktuuri haldamise lahususe juures tasub meeles pidada, et raudteeadministratsioon tegeleb olemuselt nii veonduse kui infrahaldusega. Lisaks täpsustatakse sisuliselt „olulise vahendiga“ seotud olukorda, kus raudteeveo-ettevõtja taotlusest võib keelduda vaid juhul, kuid tal on reaalsed alternatiivid.

2012/34 olulisim kohustus käesoleva magistritöö raames tuleb artiklist 14, mis sätestab piiriülestele lepingutele erikorra. Artikkel 3 punkt 13 järgi on piiriülene leping kahe või enama liikmesriigi või liikmesriigi ja kolmanda riigi vahel piiriülese raudteeveo hõlbustamiseks sõlmitud leping. Artikkel 14 (1) järgi peavad liikmesriigid tagama sellistes kokkulepetes sisalduvate sätete kooskõla Euroopa Liidu transpordireeglitest peamisega – diskrimineerimise keeluga. Piiriülese kokkuleppe sätted ei tohi diskrimineerida raudteeveo-ettevõtjaid ega piirata nende vabadust osutada piiriüleseid teenuseid. Definitsiooni järgi kehtib see ka kolmandate riikidega sõlmitud kokkulepetele. Liikmesriikidel on art 14 (2) järgi ka kohustus teavitada EK-d kõikidest sõlmitud piiriülestest kokkulepetest, nii olemasolevatest, uutest kui ka muutmisel olevatest, et EK saaks otsustada nende EL-i õigusega kooskõla üle. Lõike 3 alusel on liikmesriikidel samuti kohustus, sõltumata aluslepingutes sätestatud pädevuse jaotumisele, teavitada EK-d oma kavatsustest alustada läbirääkimisi ja sõlmida uusi või muudetud piiriüleseid kokkuleppeid kolmandate riikidega. Selle eesmärk on takistada liikmesriigil sõlmida liidu huve kahjustavaid kokkuleppeid.<sup>198</sup> Kolmandate riikidega uute piiriüleste kokkulepete sõlmimiseks või

---

<sup>197</sup> 2012/34 saatva Regioonide Komitee arvamuse punkt 25 järgi avaldas Komitee nõrdimust, et EK ei läinud vedude ja infrastruktuuri lahutamise „lõpuni“ välja. Vt Regioonide Komitee aramus teemal „Ühtne Euroopa raudteepiirkond” – ELT C 104, 02.04.2011, lk 53. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:104:0053:0061:ET:PDF> (05.05.2013)

<sup>198</sup> Vt 2012/34 art 14 (4).

olemasolevate muutmiseks, tingimusel, et need on kooskõlas EL-i transpordiõigusega ja ei kahjusta liidu huve, on vaja liikmesriigil EK-lt luba.<sup>199</sup>

Artikkel 14 puhul on EK võtnud ilmselt arvesse mitmeid liikmesriikide bilateraalsetest kokkulepetest tehtud uuringuid ning pidanud seda vajalikuks eraldi reguleerida. Seega võib välistada ka nt sellise argumendi, et direktiiv sätestab magistritöö kontekstis kohustusi vaid infrastruktuuri haldajale ja veo-ettevõtjale. Vaatamata kohustusele takistada piiriülese kokkuleppe kaudu raudteeveo-ettevõtjate diskrimineerimist, ei sätesta 2012/34 täpsustust, milliseid teenuseid silmas peetakse. Seega jääb lahtiseks, millised konkreetset tagajärjed on sellel sättel raudteeadministratsiooni ja raudteeveo-ettevõtja vahelistes suhetes, kuidas see mõjutab näiteks vagunite kasutust või kauba üleandmist puudutavaid kokkuleppeid.

### 3.1.2. EUROOPA KONKURENTSIREEGLID

Euroopa Liidu konkurentsioigust reguleerivad Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 101-109, mis omakorda jagunevad üldistavalt kaheks – ettevõtjate suhtes kohaldatavad reeglid (101-106) ja riigi suhtes kohaldatavad (107-109). Magistritöö raames on kesksel kohal sätted 101 (keelatud kokkulepped), 102 (turgu valitseva seisundi kuritarvitamine) ja 103 (alus võtta vastu konkurentsireegleid rakendavaid meetmeid).<sup>200</sup>

ELTL art 103 alusel võttis nõukogu 2002. aastal vastu määruse nr 1/2003 (edaspidi nimetatud „1/2003“), mis on sisuliselt liidu konkurentsieeskirjade rakendusakt. Ühtlasi on sellel kokkupuutepunkt ka transpordi valdkonnaga. Nimelt viitab 1/2003 põhjendus 36 pretsedendiõigusest lähtuvale korrale kohaldada konkurentsieeskirju, sh 1/2003, ka transpordisektoris.<sup>201</sup>

ELTL 101 (1) järgi on keelatud kõik ettevõtjatevahelised kokkulepped ja ettevõtjate ühenduste otsused, mis võivad mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust ning mille eesmärgiks või

---

<sup>199</sup> *Ibid*, art 14 (5).

<sup>200</sup> Konkreetset transpordi ja konkurentsi vahetõrget reguleerib ka nimetatav nõukogu määrus, kuid see ei reguleeri magistritöö materiat puudutavat. Vt nõukogu 26. veebruari 2009. aasta määrus nr 169/2009 konkurentsieeskirjade rakendamiskorra kohta raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis – ELT L 61, 05.03.2009, lk 1. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:061:0001:0005:ET:PDF> (05.05.2013)

<sup>201</sup> Sellisele ühisele kohaldamisele viitab ELK 4. aprilli 1974. aasta otsus nr 167/73 Euroopa Komisjon v Prantsusmaa (*French Seamen*) – EKL 1974, lk 359.

tagajärjeks on takistada, piirata või kahjustada konkurentsi siseturu piires. Liikmesriikidevahelist kaubandust mõjutavad kindlasti rahvusvahelised tehingud või kui pooled asuvad või tegutsevad eri liikmesriikides, samuti kui kokkuleppega suletakse sisuliselt terve geograafiline turg.<sup>202</sup> Näitena toob artikkel kokkulepped, mis määravad kindlaks ostu- või müügihinnad või mis tahes muud tehingutingimused; piiravad või kontrollivad tootmist, turge, tehnilist arengut või investeeringuid; jagavad turge või tarneallikaid; rakendavad võrdväärsete tehingute puhul erinevaid tingimusi. Lõike 2 järgi on sellised kokkulepped tühised. Lõige 3 sätestab teatud tingimustel erandid keelatud kokkulepete kohaldamisest siis, kui edendatakse tehnilist või majanduslikku progressi, võimaldades samal ajal tarbijatel saada sellest tulenevast kasust õiglase osa.

Keelatud kokkulepete puhul räägime seega ettevõtjatevahelisest tegevusest ja välislepingute kontekstis tõusetuks see siis, kui nimetatud lepingud ei oleks olemuselt välislepingud, vaid hoopis raudtee-ettevõtjate vahelised turge piiravad kokkulepped.<sup>203</sup>

ELTL art 102 alusel on siseturus või selle olulises osas turgu valitseva seisundi kuritarvitamine keelatud. Erisus art 102 ja siseriikliku konkurentsistrateegia vahel seisneb liikmesriikidevahelist kaubandust mõjutava elemendi olemasolus – selle puudumisel tuleb turgu valitseva seisundi kuritarvitamise kahtluse korral rakendada siseriiklikku õigust.<sup>204</sup>

Turgu valitsev seisund on ettevõtja selline majanduslik jõud, mis võimaldab ettevõtjal takistada efektiivse konkurentsi säilimist kaubaturul ning käituda arvestataval määral sõltumatult oma konkurentidest, klientidest ning lõppastmes ka oma tarbijatest.<sup>205</sup> Kaubaturg on hinna, kvaliteedi, tehniliste omaduste, realiseerimis- ja kasutustingimuste ning tarbimis- ja muude omaduste poolest ostja seisukohalt omavahel vahetatavate või asendatavate kaupade käibimise ala, mis hõlmab muu hulgas kogu Eesti territooriumi või selle osa.<sup>206</sup> Mis teeb antud töös turgu valitseva

---

<sup>202</sup> Vt ka **M. Hagström, R. Rüütel**. Konkurentsioigus ja praktika. Tallinn: Äripäev 2010, lk 12.

<sup>203</sup> Sellest lähemalt järgmises alapeatükis.

<sup>204</sup> Vt Nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määruse nr 1/2003 asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta artikkel 3 (1) - EÜT L 1, 4.1.2003, lk 1. Vt ka **M. Hagström, R. Rüütel**. Konkurentsioigus ja praktika. Tallinn: Äripäev 2010, lk 95.

<sup>205</sup> **M. Hagström, R. Rüütel**. Konkurentsioigus ja praktika. Tallinn: Äripäev 2010, lk 76. Vt ka ELK 13. veebruari 1979. aasta lahend nr 85/76 Hoffmann-La Roche & Co. AG v Euroopa Komisjon – EKL 1979, lk 461.

<sup>206</sup> Konkurentsiseadus § 3 (1). Vt ka Euroopa Komisjoni teatis asjaomase turu mõiste kohta ühenduse konkurentsioiguses – ELT C372, 09.12.1997, lk 5. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997Y1209%2801%29:ET:NOT> (05.05.2013)



seisundi analüüsi märkimisväärseks, on see, et eelpool mainitud Konkurentsiameti otsusest<sup>207</sup> ja konkreetselt välislepingu sätetest lähtuvalt ei pea hakkama raudteeadministratsioonina tegutseva ettevõtte kaubaturgu või turuosa arvutama, sest see on 100%-line kõikidel välislepingutes sätestatud kohustuste täitmiseks loodud teenuste turgudel. Jah, vastavalt väljakujunenud praktikale on turgu valitseva seisundi tuvastamiseks vaja piiritleda kaubaturg, kuna küsimuse all on turujõud selle kaubaturu piires.<sup>208</sup> Samas välislepingute täitmiseks loodud teenustepaketi puhul võib rääkida iga teenuse puhul eraldi kaubaturust. Sõltumata aga konkreetsetest määratlustest on kindel, et kõik välislepingutest tulenevad kaubaturud on antud eksklusiivselt igale raudteeadministratsioonile vastavas lepinguosalises riigis tegutsemiseks.

Välislepingust tulenevat raudteeadministratsiooni õiguste-kohustuste paketti võiks määratlada kui eri- või ainuõigust või olulise vahendi omamist. Eri- või ainuõigusena käsitatakse riigi või kohaliku omavalitsuse üksuse poolt ettevõtjale antud õigust, mis võimaldab tal olla kaubaturul teiste ettevõtjatega võrreldes eelisseisundis või ainsaks ettevõtjaks sellel kaubaturul.<sup>209</sup> Selle õiguse määratluse juures ei oma tähtsust, millises vormis see on ettevõtjale antud ja kas on järgitud vastavat korda.<sup>210</sup> KonkS § 15 sätestab olulist vahendit omava ettevõtja määratluse:

Olulist vahendit, sealhulgas loomulikku monopoli omavaks loetakse ettevõtja, kelle omandis, valduses või opereerimisel on võrgustik, infrastruktuur või muu oluline vahend, mida teisel isikul ei ole võimalik või ei ole majanduslikult otstarbekas dubleerida, kuid millele juurdepääsuta või mille olemasoluta ei ole võimalik kaubaturul tegutseda.

Olulist vahendit omava ettevõtja puhul on tegemist turgu valitseva seisundi alaliigiga, kusjuures olulist vahendit omav ettevõtja tegutseb kaubaturul üksinda.<sup>211</sup> Olulise vahendi defineerimisel hinnatakse kolme kriteeriumit: (1) vahendile juurdepääsu tõkestamine takistab konkurentsi teisel turul, millel taotleja tegutseb; (2) juurdepääs on äritegevuseks hädavajalik; (3) juurdepääsu piiramiseks puudub objektiivne põhjus.<sup>212</sup>

---

<sup>207</sup> Vt 2.ptk. Konkurentsiameti otsus 15.12.2008 nr 5.1-5/08-048-L. Kättesaadav internetis: [http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2008/e2008\\_048L.pdf](http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2008/e2008_048L.pdf) (30.04.2013)

<sup>208</sup> **M. Hagström, R. Rüütel.** Konkurentsioigus ja praktika. Tallinn: Äripäev 2010, lk 76.

<sup>209</sup> KonkS § 14 (1).

<sup>210</sup> **M. Hagström, R. Rüütel.** Konkurentsioigus ja praktika. Tallinn: Äripäev 2010, lk 88. KonkS § 14 (2) järgi tuleb Vabariigi Valitsusel korraldada eri- või ainuõiguse andmiseks avalik konkurss.

<sup>211</sup> *Ibid*, lk 89.

<sup>212</sup> *Ibid*, lk 90.

Sisuliselt räägime olulise vahendi puhul olukorrast, kus ettevõtja ei saa turule siseneda ilma olulist vahendit dubleerimata või sellele vahendile ligipääsu saamata. Raudteeadministratsiooni staatuse puhul on tegemist õigustepaketiga, mis moodustavad olulise vahendi, ilma milleta ei saa raudteeveo-ettevõtja rahvusvahelises raudteekaubaveo protsessis osaleda. Teisisõnu kuulub selle õigustepaketi omanikule kogu kaubaturg. Eri- ja ainuõiguse andmise ning olulise vahendi instituudi juures on magistritöö problemaatikast lähtuvalt oluline siiski arutleda selle üle, kuidas see on pälvitud. Jaatades rahvusvahelise lepingu kehtivust, tuleb järeldada, et vastava lepinguosalise riigi raudteeadministratsioon sai oma staatuse riigilt. Eesti raudteeadministratsiooni määramise (või kinnitamise) puhul ei toimunud isegi konkurentsiainuõiguse andmiseks.<sup>213</sup>

### **3.1.3. TRANSPORDIST, KONKURENTSIST JA VÄLISLEPINGUTEST**

Kui nüüd väita, et välislepingud sulgevad tee uutele tulijatele nendest lepingutest tulenevatele turgudele, sh rahvusvahelises raudteekaubaveo protsessis osalemisele, siis tõusetub küsimus, et millise skeemi abil seda analüüsida – kas transpordi- või konkurentsiainuõiguse kaudu. Vastus sellele küsimusele peitub välislepingutena nimetatud dokumentide olemuses. Seni olen neid käsitlenud kui rahvusvahelisi lepinguid ehk riikide vahel sõlmitud avalik-õiguslikke õiguseid ja kohustusi sisaldavaid kokkuleppeid. Samas on väidetud seoses osa välislepingute emaorganisatsiooni õigusliku staatuse mitmetimõistetavuse tõttu, et need kokkulepped võivad olla ka pelgalt raudtee-ettevõtete vahelised.<sup>214</sup> Sellisel juhul kohalduks kindlasti konkurentsiainuõiguse süsteem, mis hõlmaks endas nii võimalike keelatud kokkulepete tuvastamist, kui ka keelatud kokkulepete kaudu turgu valitseva seisundi saamist ja selle kuritarvitamist turu teistele soovijatele sulgemise kaudu.

Jättes eraõiguslike kokkulepete võimaluse kõrvale, seisneb probleem Eesti Vabariigi ja kolmandate riikide vahel sõlmitud eksklusiivse iseloomuga kokkulepetes, milles paika pandud tingimused kaubaveoks (kauba ja taara üleandmine-vastuvõtmine, nõuete esitamise kord,

---

<sup>213</sup> Mäletatavasti määras majandus- ja kommunikatsiooniminister 2012. aasta käskkirjaga raudteeadministratsiooni kohustusi täitma AS-i Eesti Raudtee. Enne seda sündmust anti aga vajalik õigustepakett üle 90. aastate välislepingutes.

<sup>214</sup> Vt 2005. aasta uuring, nt punkt 7.2.2.

ülevaatused, dokumentide vormistus) toimivad sellest, et kogumis moodustavad nad vertikaalselt integreeritud ettevõtete (raudteeadministratsioonide) majandustegevusele eri- või ainuõiguste või olulise vahendi andmise. Need välislepingud moodustavad raudteeadministratsiooni jaoks mitu turgu, milles nad on valitsevas seisundis. Selline tulemus välistab aga uute tulijate pääsemise rahvusvahelise raudteekaubaveo turgudele.

Nagu mainitud tõusetub eraldi küsimus lepingute olemusest tingitud sobiva rikkumismenetluse valikust. Kui jääda liikmesriigi bilateraalsete lepingute puhul rahvusvahelise lepingu määratluse juurde, tuleb näha potentsiaalset rikkumist pigem liikmesriigi tasandil. Liikmesriik on sõlminud Euroopa Liidu transpordituru reeglitele ja eesmärkidele vastukäiva välislepingu, andes ühele ettevõttele ainuõiguse või olulise vahendi toimetada üksinda rahvusvahelise raudteekaubaveo korraldamisel. Kui väita aga nimetatud lepingute eraõiguslikku olemust, saab nende puhul järeldada keelatud kokkulepete sätete rikkumist. Leppides kokku kogu liikmesriiki puudutava turu sulgemises vaid lepinguosalise raudteeadministratsiooni jaoks<sup>215</sup> (üks riik, üks administratsioon, üks vastutaja ja õiguste-kohustuste kandja), on raudtee-ettevõtjad sõlminud konkurentsi kahjustav kokkulepe.

### **3.2. LIIDU ÕIGUSE ULATUS LIIKMESRIIGI VÄLISLEPINGUTELE – ELTL ART 351**

Hinnang liikmesriigi välislepingutele on olemuselt hinnang Liidu õigustloova tegevuse pädevuse ulatusele. Ehk enne välislepingute sidumist erinevate Liidu transpordi- ja konkurentzialaste reeglitega, tuleb olla kindel, kas Liidul on pädevust neid reegleid just selles vallas kehtestada ning jaatava vastuse korral, kas need reeglid omavad mõju ka liikmesriigi bilateraalsele välislepingutele, mis on sõlmitud enne Liiduga ühinemist. Esmalt tutvustan Euroopa Liidu konstitutsioonilise iseloomuga põhimõtteid ja seejärel rakendan neid artikkel 351 tõlgendustele ehk liikmesriikide rahvusvahelisi kokkuleppeid puudutavale.

---

<sup>215</sup> Vt ka sarnaselt 2005. aasta uuring, punkt 2.4.1.

Euroopa Liidu õiguse pädevuse ulatuse juures on ELK pööranud suurt tähelepanu EL-i konstitutsioonilistele põhimõtetele: ühetaolise kohaldamise, lojaalse koostöö ja praktilise efektiivsuse põhimõtte.<sup>216</sup> Nagu öeldud, austab EL liikmesriikide rahvusvahelisi kohustusi ELTL art 351 ls 1 järgi.<sup>217</sup> Tegu on rahvusvahelise avaliku õiguse põhimõtte *pacta sunt servanda* vorminguga.<sup>218</sup> Seega ei tohiks EL ega selle institutsioonid tulla vahele liikmesriigi enne ühinemist võetud kohustuste täitmisele. Siiski on see vabadus oma rahvusvahelisi kohustusi täita piiratud neljal juhul.<sup>219</sup>

Esiteks tohib neid kohustusi täita vaid kooskõlas Euroopa kokkulepitu kontekstis. Nimelt laiendab ELTL artiklis 4 (3) sätestatud lojaalse koostöö põhimõtte EL-i kompetentsi ka sellistesse valdkondadesse, kus tal puudub ainupädevus.<sup>220</sup> Teine piirang on seotud enne ühinemist sõlmitud välislepingutest tulenevate konkreetsete kohustuste täitmisega – liikmesriik ei saa täita sellist kohustust, mida välisleping selgelt ei nõua ja mille täitmine läheks vastuollu EL-i õigusega.<sup>221</sup> Kolmandaks tuleb art 351 ls 2 järgi võtta liikmesriigil kõik sobilikud meetmed EL-i õigusega vastuolude kõrvaldamiseks. See täpsustus annab liikmesriigile selge kohustuse astuda läbirääkimistesse ja saavutada selgeltpiiritletav tulemus.<sup>222</sup> Kui läbirääkimised kukuvad läbi peab liikmesriik sellest lepingust lahti ütlema.<sup>223</sup> Neljanda piiranguna on ELK nõudnud liikmesriikidelt arvestamist ja vastuolude vältimist ka veel seni vastuvõtmata meetmetega.<sup>224</sup> Seega võib nende nelja piirangu näitel väita, et EL-i austus lasta liikmesriigil ELTL art 351 ls 1 järgi oma rahvusvahelisi kohustusi täita, on sisuliselt art 351 ls 2 kaudu väga piiratud.<sup>225</sup>

---

<sup>216</sup> **J. P. Terhechte.** Art. 351 TFEU, the Principle of Loyalty and the Future Role of the Member States' Bilateral Investment Treaties. European Yearbook for International Economic Law, 2010, lk 8-12.. Kättesaadav internets andmebaasis SSRN: [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1638357](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1638357) (05.05.2013)

<sup>217</sup> Vt 3. ptk.

<sup>218</sup> **J. P. Terhechte.** Art. 351 TFEU, the Principle of Loyalty and the Future Role of the Member States' Bilateral Investment Treaties. European Yearbook for International Economic Law, 2010, lk 5.

<sup>219</sup> **H. de Waele.** Layered Global Player. Legal Dynamics of EU External Relations. Berlin Heidelberg: Springer 2011, lk 146.

<sup>220</sup> *Ibid*, lk 146-147. Vt ka ELK 2. juuni 2005. aasta otsus C-266/03 Euroopa Komisjon v Luksemburgi Suurhertsogiriik – EKL 2005, lk 4805.

<sup>221</sup> *Ibid*, lk 147. Vt ka ELK 28. märtsi 1995. aasta otsus C-324/93 The Queen versus Secretary of State for Home Department, ex parte Evans Medical Ltd ja Macfarlan Smith Ltd – EKL 1995, lk 563.

<sup>222</sup> *Ibid*, lk 147. Vt ka ELK 4. juuli 2000. aasta otsus C-62/98 Euroopa Komisjon v Portugal – EKL 2000, lk 5171.

<sup>223</sup> *Ibid*, lk 147. Vt ka ELK 14. septembri 1999. aasta otsus C-170/98 Euroopa Komisjon v Belgia – EKL 1999, lk 5493; ELK 4. juuli 2000. aasta otsus C-84/98 Euroopa Komisjon v Portugal – EKL 2000, lk 5215.

<sup>224</sup> *Ibid*, lk 147-148. Vt ELK 3. märtsi 2009. aasta otsus C-205/06 Euroopa Komisjon v Austria – EKL 2009, lk 1301; C-249/06 Euroopa Komisjon v Rootsi Kuningriik – EKL 2009, lk 1335.

<sup>225</sup> *Ibid*, lk 148.

Eelnevast tulenevalt peatub 4. peatükk ka välislepingutega seotud lahenduste juures: kas muuta või välja astuda ja mida saaks muutmisprotsessi vältel praktilisel tasandil ära teha.

### **3.3. VAHEKOKKUVÕTE**

Euroopa raudteeturge iseloomustav peatükk tegi ülevaate Euroopa raudteeturu kujunemisest ja selle tähtsamatest regulatsioonidest. Tõin välja Euroopa Liidu ja liikmesriigi vahelise ainu- ja jagatud pädevuse. Selgitasin ka transpordi- ja konkurentsireeglite erinevaid adressaate. Seejuures transpordireeglid on peaaesjalikult EL-i siseturu liberaliseerimise protsessi elemendiks, mille adressaadid on liikmesriigid, kes omakorda peavad nende mittekohasel ülevõtmisel arvestama Euroopa Komisjoni rikkumismenetlusega. Konkurentsireeglid (just ELTL art-d 101-106) on pühendatud ettevõtjatevahelisele suhtlusele ja majandustegevusele ning vastavalt EL-i elemendi olemasolule tuli selle puudumisel rikkumismenetluse tarvis rakendada siseriiklikku ülevõetud sätteid ja olemasolul otse aluslepingust tulenevaid sätteid.

Olnud teinud ülevaate Euroopa Liidu raudteede arengust, analüüsisin eraldi analüüsisin esimese raudteepaketi ümbersõnastanud direktiivi 2012/34. Selles leidsin juba varasemalt olemasolnud infrastruktuuri ja veoteenuste lahutamise põhimõtete kõrval ka konkreetse sätte liikmesriigi piiriülestest suhetest. Nimelt tuleb liikmesriikidel 2012/34 art 14 alusel luua selline suhe kolmandate riikide raudteedega, mis ei diskrimineeriks raudteeveo-ettevõtjaid ja avaks ka sellega seonduvad turud konkurentsile. Kõigist võimalikest liidu reegleid rikkuvaist välislepingutest tuli aga Komisjoni teavitada, kes omakorda otsustab, mida selle välislepinguga edasi teha. Sellest tulenevalt koordineeribki Komisjon liikmesriikide raudteetranspordialaste piiriüleste lepingutega seonduvat.

Seejärel jõudsin transpordi- ja konkurentsireeglite keskele, kus tõin välja kohustuse rakendada transpordis ka konkurentsioigust. Selgitasin seejärel magistritöö kontekstist lähtudes keelatud kokkulepete ja turgu valitseva seisundi kuritarvitamise instituute. Selle raames jõudsin tõdemuseni, et kui välislepingute puhul on tegemist avaliku rahvusvahelise õiguse lepingutega – riikide vahel sõlmitud – siis raudteeadministratsiooni staatust võib määratlada kui eri- või ainuõigust või kui olulise vahendi omamist. Sõltumata aga konkreetsest määratlusest saab väita

raudteeadministratsiooni turgu valitseva seisundi olemasolu välislepingutest tulenevate kohustuste täitmisel ja nendes sisalduvates erinevates turgudes. Raudteeadministratsiooni kui turgu valitseva seisundi omaja ja liikmesriigi kui selle seisundi tekitaja väljaavaateid analüüsib järgmine peatükk.

Eraldi tõin välja ka ELTL art 351 rakendamise üksikasjad. Selle puhul täpsustasin nelja piirangut liikmesriigi vabaduses oma enne liiduga ühinemist võetud rahvusvaheliste kohustuste täitmisel. Ühe piirangu väljund võib seisneda ka liikmesriigi kohustuses EL-i õigust rikkuvast välislepingust välja astumises.

Käesolev peatükk oli viimane pigem refereeriva iseloomuga ülevaade toimuvast. Edasi kokkuvõtavad järeldused magistritöös toodud dokumentidest ja seotud väidetest.

## **4. EESTI JA EUROOPA RAUDTEEREGULATSIOONIDE JÄRELDUSED RAUDTEEVEO-ETTEVÕTJA SEISUKOHAST**

Käesolev ja viimane peatükk arutleb magistritöös esitatud dokumentide üle. Peatükk jaguneb kahte ossa: (1) probleemküsimuse pinnalt tehtavad järeldused ja (2) lahendused raudteeveo-ettevõtjale.

### **4.1. PROBLEEMKÜSIMUSEST LÄHTUVAD JÄRELDUSED**

Lähtudes magistritöö probleemküsimusest on töö rõhuasetus seega raudteeveo-ettevõtjal, kelle sooviks on Eestis rahvusvahelise raudteekaubaveoga tegeleda, seda just Eesti-Vene või Vene-Eesti suunal. Raudteeveo-ettevõtjat (edaspidi nimetatud „RU“) takistavad temast sõltumatutel tasanditel ja tõenäoliselt enne RU ellukutsumist tehtud kokkulepped, mis piiravad erinevate kohustuslike teenuste kaudu RU võimalust ise nendel turgudel tegutseda, ise neid teenuseid osutada, pakkuda oma klientidele (kaubasaatjale ja –saajale nt). Nimetatud kokkulepetest lähtuvalt on RU sunnitud rahvusvahelises raudteekaubaveo protsessis kasutama kohustusliku vahendaja teenuseid. Selleks kohustuslikuks vahendajaks on raudteeadministratsioon, kelle õlule on pandud kõik raudteekaubaveo elulised elemendid: kauba ja taara üleandmine-vastuvõtmine piiril; kaubale ja taarale tehtavad ülevaatused ja hooldused; õigus sõita kolmanda riigi territooriumil asuvasse üleandejaamana käsitletavasse raudteepiirijaama ja teostada seal kauba ja taara üleandmisega seotud tegevusi; olla saatedokumentides ära märgitud ja omada konkreetset kõikehõlmavat rolli kaubaveo konventsioonis ja seeläbi rahvusvahelises raudteekaubaveo protsessis.

Eelneva pinnalt peab RU enda õiguste kaitseks uurima järgmisi aspekte:

- 1) mis on riigi seisukoht kirjeldatud olukorras ehk kuidas suhtub riik tema poolt sõlmitud välislepingutesse;
- 2) mis võiks olla sõltumatu eksperdi hinnang esitatud liikmesriigi bilateraalselele kokkulepetele ja nende kooskõlale nt Euroopa Liidu samasisuliste reeglitega;
- 3) võtma ise oma majanduslikust võimekusest lähtuvalt konkreetseid seisukohad, milliseid teenuseid RU võimaluse korral ise ilma vahendaja abita sooviks osutada-teostada ja milliste teenuste osas tal võimekus puudub ja ka võimaluse korral neid vahendajalt sisse ostma peaks.

Kuna riigi seisukohtadele pühendas magistr töö mitu alapeatükki 2. peatükis, siis käesolevalt keskendun just nn eksperdi hinnangule, lähtudes seejuures ka vedaja soovidest ja võimalustest.

#### 4.1.1. EKSPERDI HINNANG

Nagu mainitud, tellis Euroopa Komisjon kaks magistr töö probleematikat puudutavat uuringut, millest üks keskendus konkreetsetele liikmesriikide piiriülese raudteeliikluse korralduse kooskõlale Euroopa Liidu õigusega,<sup>226</sup> teine on aga pühendatud OSJD ja Euroopa Liidu raudteelaste aktide õiguslikule võrdlusele.<sup>227</sup> Kuna magistr tööst lähtuvalt tegelevad mõlemad uuringud sama küsimusega, siis pühendun järgnevalt just 2005. aasta uuringule.

2005. aasta uuring jaotab välislepingud nende kehtivuse ja lepinguosaliste järgi kaheks:<sup>228</sup>

- 1) avalik-õiguslikud – liikmesriikide vahel rahvusvahelise õiguse alusel sõlmitud lepingud;
- ja

---

<sup>226</sup> **Colin Buchanan and Partners.** A study on the compliance of rail border traffic agreements with EU rail and competition legislation. Euroopa Komisjon. 2005. Kättesaadav internetis: [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2005\\_compliance\\_rail\\_border\\_traffic.zip](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2005_compliance_rail_border_traffic.zip) (29.04.2013) (edaspidi nimetatud „2005. a uuring“)

<sup>227</sup> **M. P. Rafsendjani, C.-T. Stempfle.** Study of Compliance Regarding EU-Railway Law and OSJD-Railway Law. 2007. Kättesaadav internetis: [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007\\_03\\_compliance\\_railway\\_law.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_03_compliance_railway_law.pdf) (29.04.2013) (edaspidi nimetatud „2007. a uuring“)

<sup>228</sup> 2005. aasta uuringu punkt 2.4.17 täpsustas, et osa piiranguid [raudteeveo-ettevõtjale] tulenevad valitsustevahelistest kokkulepetest, osa raudteedevahelistest kokkulepetest ja osa raudteedel aja jooksul kujunenud tavadest, mis käisid kaasas [vertikaalselt] integreeritud raudteedega.



2) eraõiguslikud – raudtee-ettevõtjate vahel lepinguõiguse järgi sõlmitud lepingud;

seostades neid lepingute „emaorganisatsioonidega“.<sup>229</sup> Seejuures tuleb toonitada, et osalus konkreetsetes meetmes (valitsuste või ettevõtjate tasandil) ei tähenda kohest osalust ka vastavas organisatsioonis.<sup>230</sup>

Avalik-õiguslikud lepingute puhul tuleb lähtuda 1969. aasta Rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini Konventsiooni artiklist 2 (1) punktist a, mis sätestab rahvusvahelise lepinguna olevat lepingu, mis on sõlmitud riikide vahel kirjalikult ja mida reguleeritakse rahvusvahelise õigusega, olenemata sellest, kas selline kokkulepe sisaldub ühes, kahes või mitmes omavahel seotud dokumendis, samuti olenemata selle konkreetsest nimetusest.<sup>231</sup> Sama konventsiooni art 26 nõuab ka võetud kohustuste täitmist. Konfliktsete välislepingute korral kohaldub aga ETL art 351 (2) kaudu EL-i transpordipoliitika reeglite kogum, st ETL 90 jj ning aluslepingu sätetest tulenevad õigusaktid. Sisuliselt ei saa liikmesriik tunnustada (raudteeadministratsiooni ülesannetes) infrastruktuuri-ettevõtjate rahvusvahelist kartelli teatud rahvusvaheliste raudteekaubaveo turgudel ja seetõttu peab liikmesriik tegema endast võimaliku nende tingimuste muutmiseks.

Samas muutmisprotsessi ajal tuleb vältida nendest rahvusvahelistest kohustustest tuleneva turgu valitseva seisundi kuritarvitamist raudteeadministratsiooni poolt. Kuritarvitamine esineks antud juhul peamiselt teistel turule pääsemise takistamises. Kuna raudteeveo-ettevõtjate turule pääs on aga tõepoolest juriidiliste takistuste tõttu väga piiratud, tuleb selliste õiguste omajal teha koostööd nende takistuste etapilisteks kõrvaldamisteks. Teisisõnu tuleb leida vastavad ajutised lahendused.

Eraõiguslike lepingute puhul, nagu öeldud, räägitakse raudtee-ettevõtjate tasandil tehtud kokkulepetest, milles leiduva konkurentsi kahjustava elemendi korral rakenduvad EL-i konkurentsisätted.<sup>232</sup>

Probleemikäsitlest lähtuvalt võib kokkuvõtvalt öelda järgmist. Kui kokkuleppeid üldiselt hinnata, siis võib üsna kindlalt väita, et nende sõlmimise ajal ei olnud osapooltel otsest eesmärki

<sup>229</sup> Vt nt *ibid*, punkt 4.5.2. ja 4.5.13.

<sup>230</sup> *Ibid*, punk 4.5.6. – osalus OSJD-s ei eelda SMGS-i rakendamist.

<sup>231</sup> Rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsioon – RT II 2007, 15. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12863800> (05.05.2013)

<sup>232</sup> Ühe selge näitena eraõiguslikust lepingust võib tuua OAO Venemaa Raudteed (RŽD) ja AS Eesti Raudtee vahel 9. veebruaril 2010. aastal sõlmitud koostöökokkulepet, milles sätestatud õigused ja kohustused võivad minna EL-i õigusega vastuollu ja olla seega tühi. Vt ka 2005. aasta uuringu punkt 3.2.11.

sõlmida tuge piiravaid kokkuleppeid – need sõlmiti lihtsalt enne liberaliseerimise aega.<sup>233</sup> Kusjuures kõiki selliseid kokkuleppeid saadabki selge ühine ajalooline taust, nt toimus riigi režiimi vahetus ja oli vaja reguleerida raudteelaseid suhteid.<sup>234</sup>

Lepingute muutmise vajaduse osas leidis 2005. aasta uuring, et mitmed riigid juba tõlgendavad bilateraalseid lepinguid vastavalt raudtee dünaamikale, seejuures vastavalt EL-i reeglitele, ja sellisel juhul võib üldse puududa vajadus lepingute muutmiseks.<sup>235</sup> Sellest aga täpsemalt järgnevas lahenduste osas.

## **4.2. LAHENDUSED RAUDTEEVEO-ETTEVÕTJALE**

Lahendused raudteeveo-ettevõtja lähtekohalt võiksid olla jagatud kaheks: (1) liikmesriigist väljapoole ulatuvad (väline lahendus) ja (2) siseriiklikud lahendused.

### **4.2.1. VÄLINE LAHENDUS**

Välise lahenduse jaoks tegi sissejuhatuse 3. peatükk ja konkreetselt 3.2. alapeatükk. Lähtudes ELTL art 351 (2) sätestatust tuleb liikmesriigil – Eesti Vabariigil – teha sammud käsitletud ja ka käsitlemata, kuid sama probleemi sisaldavate välislepingute muutmiseks. 2012/34 artiklist 14 tuleneb kohustus sellesse protsessi kaasata ka Euroopa Komisjon.<sup>236</sup> Komisjoni tuleb esmalt probleemsetest liikmesriigi lepingutest teavitada ja seejärel võtab Komisjon vastu otsused edasiste protsesside osas.

Samas rahvusvahelise raudteekaubaveo jätkumist väärtustades tuleb muutmisprotseduurile läheneda ülima kannatlikkusega, sest esmalt ei ole need kokkulepped tihtipeale sõlmitud vaid kahe-kolme riigi valitsuse vahel, sestap võib see protsess kaasata kõiki osapooli. Lisaks võtab

---

<sup>233</sup> 2005. aasta uuring, punktid 2.4.17 ja 4.5.12.

<sup>234</sup> *Ibid*, punkt 3.1.3.

<sup>235</sup> *Ibid*, punkt 1.6.

<sup>236</sup> Näiteks PPV puhul soovitas 2005. aasta uuring Komisjonil võtta julgeid samme sellesse liberaliseeritud turu elementide sisseviimiseks (vt punkt 5.12.9).

pika aja jooksul kujunenud suhete arendamine liberaliseeritud turgude suunal samuti oma osa. Muutmisprotsessi käigus tuleb küll arvestada võimalusega, et liikmesriiki võidakse kohustada välislepingus osalemisest EL-i õigusega vastuolude ja muutmise võimatuse tõttu loobuma, siis sellist lahendust tuleks kõiki liikmesriigi ressursse rakendades vältida.<sup>237</sup> Kindlasti kehtib see just Eesti suhtes, kelle raudteekaubaveo sektor kukuks nimetatud välislepingutest välja astumise korral koheselt kokku. Samas tuleb arvestada ka praeguste lepinguosaliste võimalikke huve arendada majandussuhteid nt Euroopa Liiduga. Seejuures tuleb meenutada ka Venemaa hiljutist ühinemist WTO-ga.

Kuna muutmisprotsessi saadab kindlasti suur ajakulu, peab asjaomane liikmesriik tegema samme sektoris ajutiste muutuste tutvustamiseks ja sisseviimiseks. Nendest järgnevalt.

#### **4.2.2. SISERIIKLIK LAHENDUS**

Kui rääkida välise lahenduse teostamise ajal siseriiklikest ajutistest meetmetest võimalike konkurentsialaste rikkumiste vältimiseks, tõusetub küsimus selle praktilises väljundis. Arutluse hõlbustamiseks võtan appi nn ajakohastatud raudteevõrgustiku teadaande („ajakohastatud RvTA“)<sup>238</sup> ja ühe määrava tähtsusega Raudteeinspeksiooni (tänapäevase nimetusega „Tehnilise Järelevalve Amet“ või „TJA“) kirja.<sup>239</sup>

Magistritöös peatusin juba raudteevõrgustiku teadaannete teemal,<sup>240</sup> siiski jäid õhku mõned küsimused, millele proovin järgnevalt vastata. Nimelt ajakohastatud RvTA-s raudteeveo-ettevõtjale rahvusvahelises raudteekaubaveos osalemiseks pakutud teise alternatiivi puhul ei olnud võimalik saada täit selgust, kas raudteeadministratsiooniga sõlmitav vastutust defineeriv leping hõlmab endas ka nn piiriüleseid teenuseid<sup>241</sup> või reguleerib see praktikas juba toimivat süsteemi ja paneb raudteeveo-ettevõtjale täiendava lepingu sõlmimise kohustuse.<sup>242</sup> 2. peatükis

---

<sup>237</sup> Vt ka 2005. aasta uuring, punkt 4.5.38.

<sup>238</sup> AS Eesti Raudtee 21. jaanuaril 2013. aastal välja antud raudteevõrgustiku teadaanne 2013/2014 (ajakohastatud). Kättesaadav internetis: <http://www.evr.ee/doc.php?32264> (05.05.2013)

<sup>239</sup> Raudteeinspeksiooni 26.06.2007 kiri nr 5.1-7/656 AS-le Spacecom teemal „Raudteeliiklus piirijaamades“.

<sup>240</sup> Vt 2.2.2. ja 2.2.4. alapeatükid.

<sup>241</sup> Lähtudes 2.2.1. alapeatükis toodud eelnõu sõnastusest.

<sup>242</sup> Lisada võiks veel täiendavad kulud seoses uue vastutuskindlustuse sõlmimisega.

jõudsin arutlusega nii kaugele, et raudteeveo-ettevõtja kahjuks viitab RvTA sõnastus<sup>243</sup> just viimasele tõlgendusele. Seega ei paranda nimetatud punkti rakendamine märkimisväärselt raudteeveo-ettevõtja seisundit rahvusvahelise raudteekaubaveo kontekstis.

AS Spacecom pöördus 11. juunil 2007. aastal Petseri jaama küsimuses toonase Raudteeinspeksiooni poole. Nimelt leidis Spacecom, et talle eraldatud läbilaskevõime ulatub kuni Petseri jaamani ning ta soovib seda ka kasutada. Viidates otseühenduse lepingule ja ajutisele piirikokkuleppele, leidis inspeksioon, et ainuke pädev asutus teostama piiriülest raudteevedu raudtee piirijaamade vahel ning ühtlasi kohustatud tagama raudtee rahvusvahelise otseühenduse toimimist Eesti Vabariigi territooriumil kuni raudtee rahvusvahelise otseühendusi veoprotsessi lõpuni, on AS Eesti Raudtee. Kuigi Spacecomile oli selleks liiklusgraafikuperioodiks eraldatud läbilaskevõime, siis see kehtis kuni Orava jaamani.<sup>244</sup>

Siiski toob inspeksioon välja väga olulise täienduse võrgustiku teadaande loogikale. Nimelt pakkus inspeksioon Spacecomile varianti, kus võimalus vedada rahvusvahelises otseühenduses saabuval/väljuval kaupu väljenduks partnerluses AS-ga Eesti Raudtee, kelle egiidi all võiks Spacecom nimetatud teenust osutada. Sellisel juhul täitnuks Spacecom AS-i Eesti Raudtee funktsioone vastavalt omavahelises lepingus sätestatud tingimustele.<sup>245</sup> Antud varianti tuleb eristada ajakohastatud RvTA-s sätestatud teisest alternatiivist seetõttu, et raudteeadministratsioonilt lepingulisest suhtest saadud volitus raudteeveo-ettevõtjale ei sisalda ainult siseriiklikul tasandil veoprotsessis osalemisega seotud vastutuse kandmist, vaid konkreetselt raudteeadministratsiooni ülesannete täitmiseks volituse saamist. See hõlmab endas seega kõiki välislepingutes toodud „raudtee“ õiguste ja kohustuste täitmist. Olgugi et ka selle võimaluse puhul on dokumentatsioonis jätkuvalt AS Eesti Raudtee, kuid omavahelisest lepingust lähtuvalt teostab tegelikult kõiki rahvusvahelise raudteekaubaveo operatsioone raudteeveo-ettevõtja ise.

Võttes arvesse kirjeldatud liikmesriigi kohustusi Euroopa Liidu transpordi- ja konkurentsioiguse ees, väljenduksid nn ajutised meetmed, mida välislepingute muutmisprotsessi ajal siseriiklikult

---

<sup>243</sup> Vt ajakohastatud RvTA punkt 3.1.22.2.

<sup>244</sup> Kuni Koidula raudteepiirijaama avamiseni oli esimeseks Eesti raudteejaamaks Petseri-Tallinn suunal just Orava jaam, mis on nüüdseks Koidula jaama tõttu suletud. Orava jaama puhul oli tegemist väikse vahelüliliga ning see ei võimaldanud suurte vagunikoosseisude teenindamist.

<sup>245</sup> Täiendava variandina tõi inspeksioon ka kaupade ümbervormistamist, kuid sellel peatusin juba eelnevates peatükkides (vt 2.2.2. ja 2.2.4.).

rakendada, just nimelt Raudteeinspeksiooni poolt pakutud variandis. Sellisel juhul oleks tagatud konkurents ka kolmandate riikidega seotud raudteeturgudega ja raudteeveo-ettevõtja saaks osaleda välislepingute täitmises, seda vastavalt EL-i õiguse modifikatsioonidele. Ühelt poolt oleksid täidetud liikmesriigi võetud rahvusvahelised kohustused raudteeotseühenduse korraldamisel ja raudteeadministratsiooni haldamisel, teisalt pääseks riigisisest reguleeritud suhete kaudu raudteeveo-ettevõtja rahvusvahelise raudteekaubaveo turule.

See protsess oleks samas vaid vaheetapp ning lõpptulemus peaks väljenduma raudteeveo-ettevõtja rahvusvahelises raudteekaubaveo protsessis täieõigusliku veoprotsessiosalejana tunnustamises.

## 5. KOKKUVÕTE

Magistritöö analüüsis Eesti Vabariigi raudteealaste välislepingute mõju raudteeveo-ettevõtjate turule pääsemisele ja selle koostöös Euroopa Liidu transpordi- ja konkurentsioiguse reeglitega. Eesti Vabariik sõlmis taasiseseisvumiseajal mitmeid raudteealaseid välislepinguid, milles sätestatud õigused ja kohustused rahvusvahelise raudteekaubaveo korraldamisel välistavad raudteeveo-ettevõtja veoprotsessis osalemise. Praktikas väljendub seega vedaja rahvusvahelises raudteekaubaveos osalemine välislepingute kaudu eelisseisundis olevalt raudtee-ettevõtjalt kohustuslike teenuste sisseostmises.

2012. aastal lõpule viidud AS Eesti Raudtee ja AS EVR Cargo ümberkujundamise järgselt tõusetusid taas küsimused raudteeveo-ettevõtja õigustest osaleda rahvusvahelise raudteekaubaveo protsessis. Euroopa seisukohad siseturu erinevate võrgustike ja teenuste liberaliseerimisel on selged: mida rohkem konkureerivaid ettevõtteid, seda parem. Selle eesmärgi täitmiseks on Euroopa Liit võtnud vastu mitmeid raudteevaldkonda puudutavaid õiguslikke meetmeid, mille ülevõtmine on liikmesriikidele kohustuslik. Kahjuks ei ole need meetmed tänini mõjutanud Eesti ja kolmandate riikide vahel toimuvat rahvusvahelist raudteekaubavedu, kus piiriüleseid, rahvusvahelise elemendiga teenuseid (kauba ja taara ühelt raudteeadministratsioonilt vastuvõtmine ja üleandmine; tehnilised ja kommertsülevaatused; rahvusvahelise tähtsusega dokumentide kontroll ja vormistamine) saab osutada vaid üks ettevõtte – välislepingutes tunnustatud Eesti Raudtee.

Olukorra selgitamiseks tõi magistritöö välja Eestis rahvusvahelist raudteekaubavedu mõjutavad kokkulepped ja otsis nendest võimalusi ühendada sätestatud veoprotsessidesse ka vedajat. *Expressis verbis* sellist varianti polnud ette nähtud ja magistritöö liikus edasi Euroopa tasandi juurde.

Euroopa regulatsioonide juures soovis magistritöö leida kinnitust, kas ka vedajale peab rahvusvahelist raudteekaubavedu puudutavaid turge avama. Teisisõnu, kas vedajal on õigus nõuda välislepingutega seotud õiguste ja kohustuste rakendumist ka talle. Euroopa Liidu transpordi- ja konkurentsireeglite koostööl järelendas magistritöö, et AS Eesti Raudtee omab

välislepingutes sätestatud kohustuste täitmisel olulist vahendit konkurentsioiguse mõttes. Lisaks sobisid ka ainu- või erioigusena määratlused. Need andsid mõista AS Eesti Raudtee turgu valitsevast seisundist välislepingute täitmisega seotud turgudel. Omakorda tõstatas see küsimused selle õiguse pälvimise õiguspärasusest ja järelduvatest kohustustest teiste turule tulijate osas, kuna sellise staatuse osaliseks saamine mõjutab otseselt teiste raudteeveo-ettevõtjate turgudele pääsemist. Selline turumoonutus, kus varasemalt tihedalt riigiga seotud ettevõtte omab olulist vahendit ja piirab seejuures teistel selle kasutamist, ei ole kooskõlas Euroopa Liidu transpordialaste eesmärkidega ja ELTL art 351 ls 2 kaudu tuleb liikmesriigil – Eesti Vabariigil – võtta vastavad sammud välislepingute ja Euroopa Liidu õiguse vahel kooskõla saavutamiseks.

Kooskõla saavutamiseks vajaliku, kuid tõenäoliselt pikale veniva muudatusprotsesside ajal peab Eesti Vabariik siiski täitma enda rahvusvahelistest kokkulepetest tulenevaid kohustusi – nimetatud välislepinguid. Nende välislepingute täitmine saab aga toimuda vaid kooskõlas Euroopa Liidu transpordireeglitega ja seepärast tuleb rahvusvahelise raudteekaubaveo korralduses sisse viia vastavad ajutised meetmed konkurentsiolukorra parandamiseks. Sobivaks ajutiseks meetmeks on Raudteeinspeksiooni poolt 2007. aastal välja pakutud variant, kus raudteeadministratsiooni välislepingutest tulenevad kohustused kanduvad üle raudteeveo-ettevõtjale läbi vastava pooltevahelise (volitus)lepingu sõlmimise. Sellisel juhul jääks küll rahvusvahelises dokumentatsioonis vastutavaks isikuks liikmesriigi raudteeadministratsioon, kuid vastavalt lepinguga piiritletud sisesuhtele saab raudteeveo-ettevõtja teostada kõik kauba ja taaraga seotud raudteeoperatsioonid ise, kandes seejuures vastutust raudteeadministratsiooni ees.

Vaatamata oma väiksusele kuulub ka Eesti raudteevõrgustik Euroopa võrgustike hulka, kus kehtivad ühtlustatud siseturu reeglid. Nendest reeglitest peab lähtuma vaatamata erinevale rööpmelaiusele või ajaloolisele taustale. Esimese raudteepaketi ümbersõnastatud direktiiv 2012/34/EL art 14 näeb ette liikmesriikidele kohustused seoses varem sõlmitud või sõlmitavate piiriüleste kokkulepetega, seejuures peavad liikmesriigid tagama nende kooskõla Euroopa Liidu transpordireeglitega ja teavitama Komisjoni mitte kooskõlas olevatest kokkulepetest. Lähtudes magistritöös väljatoodud näidetest ja argumentidest on Eesti riigil mõjuv põhjus pöörduda Komisjoni poole ja alustada ühiselt vajalikke muudatusprotsesse.

## 6. SUMMARY IN ENGLISH

*“The compatibility of the Estonian railway related international agreements with the European Union transport and competition law. The railway undertaking’s perspective”*

This master’s thesis analysed the effects that the Estonian railway related international agreements have on the railway undertaking’s possibilities to access the international carriage of goods on rail market and the compatibility of such with the European Union’s transport and competition rules. During its time of reindpendence the Republic of Estonia concluded several railway related international agreements which rights and obligations exclude the railway undertaking from the carriage process of the international carriage of goods on rail. In practice it manifests itself in the railway undertaking having to buy obligatory services from the incumbent privileged undertaking in order to participate in the international carriage of goods on rail.

By the time of the final reorganising of AS Eesti Raudtee, in which AS EVR Cargo was made into a wholly separate railway undertaking, questions again started arise about the further participation of railway undertakings in the carriage process. Europe has been very clear about its objectives on liberating various networks and services in the internal market: the more competition there is in the market, the better. In order to fulfil such endeavours the Union has adopted several legal measures that affect the railway market and which implementation is mandatory for Member States. Unfortunately these measures have not had an effect on the market of international carriage of goods on rail between Estonia and third states. In this process the border-crossing services (delivery and receipt of goods and packaging from one railway administration to another; technical and commercial inspections; the control and forming of documents with international importance) can be provided only by one enterprise – Eesti Raudtee that has been acknowledged so in the international agreements.

In order to bring to light to the situation the thesis brought out the relevant agreements that influence the international carriage of goods on rail in Estonia and sought for options to include the carrier in the process. Since this was however not expressed in the documents, the thesis moved on to the European level of things.



Regarding the European regulations the thesis wished to find confirmation to endeavour that the market for international carriage of goods on rail should also be opened for the railway undertaking. In other words, does the carrier have a right to demand to be put in the equation? Uniting the rules of transport and competition the thesis ascertained that AS Eesti Raudtee is in the possession of an essential facility manifested in the fulfilment of the duties set forth in the international agreements. In addition the definitions for sole or special rights also applied. This meant that AS Eesti Raudtee has a dominant position in the markets related to the fulfilment of duties derived from the international agreements. This in turn sparked the question on the justification for the acquisition of such a right and the subsequent obligations that are derived from this right regarding future participants on the market. The acquisition of such a right has a direct influence on other railway undertakings eager to participate in the relevant markets. The situation, in which the incumbent is in the possession of an essential facility and is also keen on limiting others' usage as such, is not in line with the goals set out by the European Union. TFEU art 351 second sentence sets forth also an obligation to the Member States to take appropriate steps to find harmonious solution between the international agreements and European Law.

While the elimination of inadequacies between the agreements and EU law takes place, Estonia is still obligated to fulfil its duties from the international agreements. The fulfilment of such can however only take place in full accordance with EU transport and competition rules and therefore a set of interim measures should be put in place in order to redress the competition related issues. The idea for the appropriate form of interim measure comes from the Railway inspection. The relevant parties – the railway undertaking and the privileged incumbent – shall conclude a contract in which the rights and obligations derived from the international agreements are transferred over to the railway undertaking. In this case the relevant actor in the international documentation for carriage will indeed remain the railway administration, but according to the inner-relationship following the contract (for mandate) railway undertaking will have a chance to execute all the cargo and packaging related duties, while being liable for any damage to the railway administration.

Despite the small scope of Estonia its railway network is also part of the large European network system, in which the unified rules for the internal market are applied. These rules must be followed regardless of track gauge or historical background. The recast directive of the first railway package 2012/34/EU art 14 sets forth obligations related to the already concluded and

future cross-border agreements, which compatibility with EU law the Member States must guarantee and notify the Commission if inadequacies emerge. In line with the examples and arguments set forth in the thesis Estonia has indeed compelling reasons to turn to the Commission and commence the renegotiation processes for the problematic international agreements.

## 7. KASUTATUD KIRJANDUS

1. **A. Balõbin.** Optimaalse tehnoloogilise skeemi arendamine ja rakendamine naftatoodete tarnimisel tehasest tankerini. Magistritöö. Eesti Mereakadeemia Merendusteaduskond. Tallinn 2012
2. **C. Barnard.** The Substantive Law of the EU: the four freedoms (3. väljaanne). New York: Oxford University Press 2010
3. **D. Chalmers jt.** European Union Law (2. väljaanne). New York: Cambridge University Press 2010
4. **S. Kallas,** “Europe’s Railways: Connecting and Competing in the Future”, avakõnena (*keynote speech*) ettekantud rahvusvahelisel raudteekonverentsil „The Last Mile towards the 4th Railway Package“ 24.septembril, 2012, Brüsselis, Belgias. Ingliskeelne kõnetekst arvutivõrgus: [http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/headlines/news/2012/09/railways-speech\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2012/09/railways-speech_en.htm)
5. **Colin Buchanan and Partners.** A study on the compliance of rail border traffic agreements with EU rail and competition legislation. 2005. Kättesaadav internetis: [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2005\\_compliance\\_rail\\_border\\_traffic.zip](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2005_compliance_rail_border_traffic.zip) (29.04.2013)
6. **J. A. Gomez-Ibanez, G. de Rus** (toimet.). Competition in the Railway Industry. An International Comparative Analysis. Cheltenham & Northampton Massachusetts: Edward Elgar Publishing Ltd 2006
7. **M. Hagström, R. Rüütel.** Konkurentsioigus ja praktika. Tallinn: Äripäev 2010
8. **M. Hoeks.** Multimodal Transport Law. The law applicable to the multimodal contract of the carriage of goods. Holland, Haag: Kluwer Law International 2009
9. **Kaja Kallase** arvamus „Jaotusvõrgu eraldamine“ tema blog-leheküljel. Kättesaadav internetis: <http://kajakallas.wordpress.com/2013/04/08/jaotusvorgu-eraldamine/> (25.04.2013)

10. **D. Keating.** Kallas bows to German pressure on rail reform. (postitatud leheküljele EuropeanVoice.com 31.01.2013). Kättesaadav internetist: <http://www.europeanvoice.com/article/imported/kallas-bows-to-german-pressure-on-rail-reform/76272.aspx> (02.05.2013)
11. **O. Koppel.** Estonian rail transport policy: cohesion with the European Union transport policy. 2006 (täiendavad andmed puuduvad). Kättesaadav internetis: [http://www-1.mtk.ut.ee/varaska/2006/2\\_Sektoraalne/Koppel.pdf](http://www-1.mtk.ut.ee/varaska/2006/2_Sektoraalne/Koppel.pdf) (05.05.2013)
12. **K. Merusk.** Avalike ülesannete eraõiguslikele isikutele üleandmise piirid. Juridica, 2000, nr 8, lk 499-507
13. **D. Nõukas.** Ohtlike kaupade vedu. Juridica, 2004, nr 9, lk 625-635
14. **M. P. Rafsendjani, C.-T. Stempfle.** Study of Compliance Regarding EU-Railway Law and OSJD-Railway Law. 2007. Kättesaadav internetis: [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007\\_03\\_compliance\\_railway\\_law.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_03_compliance_railway_law.pdf) (06.05.2013)
15. **J. P. Terhechte.** Art. 351 TFEU, the Principle of Loyalty and the Future Role of the Member States' Bilateral Investment Treaties. European Yearbook for International Economic Law, 2010, lk 8-12.. Kättesaadav internets andmebaasis SSRN: [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1638357](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1638357) (05.05.2013)
16. **H. de Waele.** Layered Global Player. Legal Dynamics of EU External Relations. Berlin Heidelberg: Springer 2011
17. *Costa v Enel* – Euroopa Liidu Kohtu 15. juuli 1964. aasta otsus 6/64: Flaminio Costa v E.N.E.L., EKL 1964, lk 585
18. *Internationale Handelsgesellschaft* – Euroopa Liidu Kohtu 17. detsembri 1970. aasta otsus 11/70: Internationale Handelsgesellschaft mbH v Einfuhr- und Vorratsstelle für Getreide und Futtermittel, EKL 1970, lk 1125
19. Nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määruse nr 1/2003 asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta artikkel 3 (1) - EÜT L 1, 4.1.2003

20. Vabariigi Valitsuse 8. märtsi 1996. aasta korralduse nr 240-k „Riigiettevõtte Eesti Raudtee arengukavast aastateks 1996–2000“
21. „Правила пользование вагонами“ (PPV), kättesaadav RŽD kodulehelt: [http://doc.rzd.ru/doc/public/doc?STRUCTURE\\_ID=704&layer\\_id=5104&id=4060#6284](http://doc.rzd.ru/doc/public/doc?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=4060#6284) (05.05.2013)
22. Eesti Vabariigi Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. 3. täiendatud väljaanne. Tallinn 2012. Kättesaadav internetis: <http://www.pohiseadus.ee/sissejuhatus/>
23. Eesti Vabariigi Ülemnõukogu otsus Eesti riiklikust iseseisvusest – RT 1991, 25, 312. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13071519> (09.04.2013)
24. Kokkulepe Eesti Vabariigi valitsuse ja Vene Föderatsiooni valitsuse vahel koostööpõhimõtete ja vastastikuste suhete kohta transpordi valdkonnas – RT II 1995, 8, 37. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13063219> (15.04.2013)
25. Vabariigi Valitsuse 21. aprilli 1993. a korraldus nr 188-k – RT II 1993, 15, 22. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13052763> (10.04.2013)
26. Endise NSVL TM kaubavagunite ja konteinerite inventariparkide SRÜ liikmesriikide, Aserbaidžani Vabariigi, Gruusia Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Eesti Vabariigi vahel jagamise ning nende edaspidise ühiskasutuse kokkulepe – RT II 2003, 30, 148 (jõustus 22.01.1993). Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/675401> (10.03.2013). AS EVR Infra tegevuseeskirja lisade nimekirjas toodud venekeelne variant: [http://www.evr.ee/failid/102.\\_TE\\_lisa.pdf](http://www.evr.ee/failid/102._TE_lisa.pdf) (10.04.2013)
27. SRÜ liikmesriikide, Aserbaidžani Vabariigi, Gruusia Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Eesti Vabariigi kaubavagunite ning konteinerite ühiskasutuse kokkulepe – RT II 2003, 30, 149 (jõustus 12.03.1993). Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/675394> (10.04.2013). Vt ka AS EVR Infra tegevuseeskirja lisade nimekirjas toodud venekeelset varianti: [http://www.evr.ee/failid/73.\\_TE\\_lisa.pdf](http://www.evr.ee/failid/73._TE_lisa.pdf) (10.04.2013)
28. Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi ja Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi rahvusvahelise raudtee otseühenduse leping – Riigi Teatajas avaldamata.

29. Venemaa Föderatsiooni Teedeministeeriumi ja Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi vaheline ajutine raudteealane piirikokkulepe – Riigi Teatajas avaldamata. Kättesaadav internetis: [http://www.evr.ee/failid/58\\_TE\\_lisa.pdf](http://www.evr.ee/failid/58_TE_lisa.pdf) (26.04.2013)
30. Rahvusvaheline raudteekaubaveo kokkulepe (SMGS) – RT II 2004, 14, 53 (jõustus Eesti suhtes 1. märtsil 1993. aastal). Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/744974> (24.04.2013)
31. Sõltumatute Riikide Ühenduse liikmesriikide, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Eesti Vabariigi raudteeadministraatsioonide vaheline kokkulepe rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppe (SMGS) üksikute sätete kohaldamise erisuse kohta – RT II 2004, 14, 54 (jõustus Eesti suhtes 1. juulil 1998. aastal). Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/745024> (01.05.2013)
32. Vene Föderatsiooni Valitsuse ja Eesti Vabariigi Valitsuse vaheline 21.07.2006 allkirjastatud raudteetranspordialase koostöö kokkulepe projekt. Kättesaadav internetis: [http://www.mkm.ee/failid/veneeesti\\_lepe\\_est.doc](http://www.mkm.ee/failid/veneeesti_lepe_est.doc) (25.04.2013)
33. SMGS Lisa 2 „Ohtlike kaupade veo eeskiri, mille aluseks on rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkulepe (SMGS)“ – RT II, 21.02.2013, 1. Vt lisa internetist: <https://www.riigiteataja.ee/akt/221022013001> (01.05.2013)
34. Riigikohtu PSJV kolleegiumi 11. mai 2006. aasta arvamus 3-4-1-3-06
35. RK Tsiviilkolleegiumi lahend - 3-2-1-88-06
36. RK Halduskolleegiumi lahend - 3-3-1-26-03
37. Kokkulepe SMGS-i üksikute sätete kohaldamise erisuste kohta Lisad 1-4. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/0000/0074/5024/757139.pdf#> (01.05.2013)
38. 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsioon 3. juuni 1999. aasta muutmisprotokollile vastavas redaktsioonis – RT II 2004, 13, 52 (jõustus 1. jaanuaril 2009. aastal). Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/755290> (25.04.2013). CIM-i sätete osas vt <http://www.cit->

- [rail.org/files/Documentation\\_DE/Freight/CIM/CIM\\_1999\\_2010-12-01\\_FR-DE-EN.pdf?cid=69](http://rail.org/files/Documentation_DE/Freight/CIM/CIM_1999_2010-12-01_FR-DE-EN.pdf?cid=69) (25.04.2013)
39. Rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga ühinemise seadus – RT II, 04.04.2012, 3. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/204042012003> (25.04.2013)
40. Valge raamat „Euroopa ühtse transpordi tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas – KOM 2011, lk 144. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:ET:NOT> (05.05.2013)
41. Vabariigi Valitsuse seadus – RT I, 1995, 94, 1628; 29.12.2012, 36. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/129122012036> (30.04.2013)
42. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi põhimäärus – RT I, 2002, 88, 508; 18.12.2012, 25. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/118122012025> (30.04.2013)
43. Raudteeseadus – RT I 2003, 79, 530; 20.12.2011, 15. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/120122011015> (30.04.2013)
44. Raudteeseaduse, riigilõivuseaduse ja hädaolukorra seaduse muutmise seaduse eelnõu. Vt riigi eelnõude veebileheküljelt (eelnoõu toimiku nr 13-0222, algataja viide 2-2/08-03208/036): <http://eelnoud.valitsus.ee/main#ErN9wB3l> (30.04.2013)
45. Raudteevõrgustiku teadanne (ajakohastatud), avaldatud 21.01.2013. Kättesaadav internetis: <http://www.evr.ee/doc.php?32267> (30.04.2013) . Raudteevõrgustiku ajakohastatud ja ajakohastamata variant koos selle lisadega kättesaadav internetis: <http://www.evr.ee/?id=32206> (30.04.2013)
46. 2. juulil 2012. aastal avaldatud 26.05.2013 kuni 24.05.2014 perioodiks koostatud raudteevõrgustiku teadaande (nn ajakohastamata RdTA). Kättesaadav internetis: <http://www.evr.ee/doc.php?32208> (30.04.2013)
47. 2012-2013 perioodiks koostatud RvTA-s (kättesaadav internetis: <http://www.evr.ee/doc.php?32026> (30.04.2013)

48. Konkurentsiameti väärteloasi nr 04/05. Kättesaadav internetis: [http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2008/vao2008\\_04\\_05.pdf](http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2008/vao2008_04_05.pdf) (30.04.2013). Vt ka Konkurentsiameti pressiteade: <http://www.konkurentsiamet.ee/?id=12625&highlight=eesti,raudtee> (30.04.2013)
49. Tallinna Ringkonnakohtu 11. märtsi 2008. aasta otsust 1-05-689
50. Konkurentsiameti otsus 15.12.2008 nr 5.1-5/08-048-L. Kättesaadav internetis: [http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2008/e2008\\_048L.pdf](http://www.konkurentsiamet.ee/public/Otsused/2008/e2008_048L.pdf) (30.04.2013)
51. Eesti Vabariigi Ülemnõukogu otsus NSV Liidu riigiorganite alluvuses või halduses olevate või nende juhtimisel tegutsevate Eesti Vabariigis asuvate ettevõtete, asutuste ja organisatsioonide vara ja juhtimise kohta – RT 1991, 30, 353. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13071836> (09.04.2013)
52. Eesti Vabariigi omandiseadus reguleeris omandisuhteid enne Eesti Vabariigi tsiviilkoodeksi vastuvõtmist. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/28331> (09.04.2013)
53. Vabariigi Valitsuse 12. septembril 1991. aastal vastu võetud määrus nr 182 „Eesti Vabariigi Ülemnõukogu 29. augusti 1991. a. otsuse täitmise abinõude kohta“ – RT 1991, 32, 400. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/29556> (10.04.2013)
54. Vabariigi Valitsuse 21. detsembri 1994. a korraldus nr 1083-k – RT I 1995, 2, 29. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/24826> (11.04.2013)
55. Vabariigi Valitsuse 20. veebruari 1996. a korraldus nr 155-k – RT I 1996, 17, 288. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/28772> (11.04.2013)
56. Vabariigi Valitsuse 4. veebruari 1997. a korraldus nr 105-k – RT I 1997, 13, 214. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12928192> (11.04.2013)
57. Vabariigi Valitsuse 5. mai 1998. a korraldus nr 397-k – RT I 1998, 41, 648. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/75247> (11.04.2013)
58. Vabariigi Valitsuse 3. veebruari 1999. a korraldus nr 91-k – RT I 1999, 12, 195. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/77013> (11.04.2013)



59. Vabariigi Valitsuse 11. jaanuari 2000. a korraldusega nr 13-k – RTL 2000, 12, 132. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/81249> (11.04.2013)
60. Vabariigi Valitsuse 24. aprilli 2001. a korraldus nr 261-k – RTL 2001, 53, 735. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/85151> (11.04.2013)
61. Vabariigi Valitsuse 8. märtsi 1996. a korraldus nr 240-k – RT I 1996, 20, 408. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13000793> (11.04.2013)
62. Vabariigi Valitsuse 5. augusti 1997. a korraldus nr 588-k – RT I 1997, 58, 990. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/73853> (11.04.2013)
63. Vabariigi Valitsuse 11. juuni 1997. aasta korraldus nr 442-k „Riigiettevõtte Eesti Raudtee ümberkorraldamis- ja erastamiskava ning -põhimõtete kinnitamine“ – RT I 1997, 46, 745. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/73640> (11.04.2013)
64. Vabariigi Valitsuse 5. jaanuari 1999. aasta korraldus nr 12-k „Raudtee infrastruktuuri kontsessioonilepingu tingimuste heakskiitmine“ – RT I 1999, 5, 82. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/76842> (11.04.2013)
65. Leping Belgia Kuningriigi, Taani Kuningriigi, Saksamaa Liitvabariigi, Kreeka Vabariigi, Hispaania Kuningriigi, Prantsuse Vabariigi, Iirimaa, Itaalia Vabariigi, Luksemburgi Suurhertsogiriigi, Madalmaade Kuningriigi, Austria Vabariigi, Portugali Vabariigi, Soome Vabariigi, Rootsi Kuningriigi, Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi (Euroopa Liidu liikmesriikide) ning Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi vahel Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi ühinemise kohta Euroopa Liiduga. 2003. aasta Euroopa Liiduga ühinemise leping – RT II 2004, 3, 8. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/718882> (11.04.2013)
66. Vabariigi Valitsuse 11. mai 2004. aasta korralduse nr 345-k „ASi Eesti Raudtee 66% aktsiate erastamise otsus“ – RTL 2004, 64, 1079. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/756052> (14.04.2013)

67. Vabariigi Valitsuse 10. novembri 2006. aasta korraldus nr 625 „Aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE erastamislepingu lõpetamine ja aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE enamusaktsiate omandamine“ – RTL 2006, 80, 1497. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12751483> (12.04.2013)
68. Riigikogu 6. detsembri 2006. aastal otsus „AS Eesti Raudtee erastamislepingu poolte kokkuleppel lõpetamise ja AS Eesti Raudtee enamusaktsiate omandamise heakskiitmine“ – RT I 2006, 56, 419. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12760911> (12.04.2013)
69. Vabariigi Valitsuse 14. jaanuari 1999. a korraldusele nr 29-k „Vabariigi Valitsuse 1999. a I poolaasta tööplaani kinnitamine“ (RT I 1999, 6, 100 – kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/76862> (15.04.2013)) lisatud tööplaani punkt 42 - Transpordi ja side arengukava aastateks 1999—2006. Arengukava kättesaadav internetis: [http://www.google.ee/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CDoQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.mkm.ee%2Fdoc.php%3F356350&ei=2NBrUYftNcnBswaBpYGICQ&usg=AFQjCNGOG0Pit08sfvyZtVm3soqJ3uOXcw&sig2=\\_ADzPHX9DNGIuYA94dV\\_i\\_w&bvm=bv.45175338,d.Yms&cad=rja](http://www.google.ee/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CDoQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.mkm.ee%2Fdoc.php%3F356350&ei=2NBrUYftNcnBswaBpYGICQ&usg=AFQjCNGOG0Pit08sfvyZtVm3soqJ3uOXcw&sig2=_ADzPHX9DNGIuYA94dV_i_w&bvm=bv.45175338,d.Yms&cad=rja) (15.04.2013)
70. Riigikogu 24. jaanuari 2007. aasta otsus „Transpordi arengukava 2006-2013 kinnitamine“ – RT I 2007, 11, 54. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12784604> (01.05.2013). Arengukava kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/0000/1278/4604/12784610.pdf#> (01.05.2013)
71. Riigikogu 12. märtsi 2008. aasta otsuse „Transpordi arengukava 2006–2013” raudteevaldkonna muutmine“ lisa – RT I 2008, 14, 95. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12941468> (01.05.2013). Lisa kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/0000/1294/1468/12943732.pdf#> (01.05.2013)
72. 6. septembri 2012. aasta Vabariigi Valitsuse korraldus nr 386 „Transpordi arengukava 2014-2020 (ettepanek)“. Kättesaadav internetis: <https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/arengukavade-koostamise-ettepanekud/Transpordi%20arengukava%202014-2020%20koostamise%20ettepanek.pdf> (01.05.2013)

73. Euroopa Liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioon – ELT C 83, 30.03.2010, lk 47.  
Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:0047:0200:ET:PDF>  
(02.05.2013)
74. Euroopa Komisjoni pressiteade „Komisjon hoiatab liikmesriike seoses esimese raudteepaketi rakendamata jätmisega“. Kättesaadav internetis: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-09-1438\\_et.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-09-1438_et.htm) (04.05.2013)
75. Nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrus nr 1/2003/EÜ, asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta – EÜT L 1, 4.1.2003
76. Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta – EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25.
77. Nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta – EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70
78. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiviga 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse, jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta ja ohutustunnistuste andmise kohta – EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29
79. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruar 2001. a direktiiv 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta.  
Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0012:ET:HTML:NOT>  
(02.05.2013)
80. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruar 2001. a direktiiv 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta.  
Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0013:ET:HTML:NOT>  
(02.05.2013)
81. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruar 2001. a direktiiv 2001/14/EÜ, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude

kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0014:ET:HTML:NOT>  
(02.05.2013)

82. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrus 881/2004/EÜ, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur – ELT L 220, 21.6.2004, lk 3–15.

83. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/51/EÜ, millega parandatakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta – ELT L 220, 21.6.2004, lk 58–60.

84. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/50/EÜ, millega parandatakse nõukogu direktiivi 96/48/EÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/16/EÜ – ELT L 220, 21.6.2004, lk 40–57.

85. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede turvalisuse kohta, millega parandatakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ ja direktiivi 2001/14/EÜ – ELT L 220, 21.6.2004, lk 16–39.

86. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivile 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond - ELT L 343, 14.12.2012, lk 32. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:ET:PDF>  
(03.05.2013)

87. Regioonide Komitee arvamus teemal „Ühtne Euroopa raudteepiirkond” – ELT C 104, 02.04.2011, lk 53. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:104:0053:0061:ET:PDF>  
(05.05.2013)

88. Nõukogu 26. veebruari 2009. aasta määrus nr 169/2009 konkurentsieskirjade rakendamiskorra kohta raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis – ELT L 61, 05.03.2009, lk 1. Kättesaadav internetis: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:061:0001:0005:ET:PDF>  
(05.05.2013)

89. Rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsioon – RT II 2007, 15. Kättesaadav internetis: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12863800> (05.05.2013)
90. Raudteeinspektsiooni 26.06.2007 kiri nr 5.1-7/656 AS-le Spacecom teemal „Raudteeliiklus piirijaamades“

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks**

Mina,

Erik Seim  
(*autori nimi*)

(sünnikuupäev: 15.10.1985)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose:

„Eesti raudteealaste välislepingute kooskõla Euroopa Liidu transpordi- ja konkurentsioigusega raudteeveo-ettevõtja seisukohalt“,

(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja on

Urmas Volens,  
(*juhendaja nimi*)

1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tallinnas, 6. mail 2013. aastal